

Samrådsredogörelse Tidigt samråd för Lövholmen 12 m.fl. i stadsdelen Liljeholmen, Dnr 2017-13571

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund.....	4
Förslagets syfte och huvuddrag.....	4
Hur samrådet bedrivits.....	4
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	5
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	5
Allmänt om förslaget och exploateringsgraden	5
Friytor för park, tork och förskola/skola.....	6
Kajer och sjöfart	6
Kulturmiljö	7
Olägenheter för grannar	7
Gator och trafik	8
Teknisk försörjning.....	10
Miljö- och klimataspekter	10
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	10
Föreslagna förändringar.....	11
Inkomna synpunkter	13
Statliga och regionala myndigheter och förbund	13
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	20
Övriga remissinstanser	31
Sakägare enligt fastighetsförteckning.....	32
Övriga, ej sakägare.....	37

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4

Box 8314

104 20 Stockholm

Telefon 08 508 27 200

Sammanfattning

Strukturplanen syftar till att möjliggöra ca 1500 bostäder i en ny stadsdel med blandning av bostäder och verksamheter med innerstadslänkande kvaliteter. Strukturen innehåller en 7-9 skola, fem förskolor, lokaler för centrumändmål och offentliga miljöer med inslag av kulturhistoriska byggnader.

Förslaget sändes ut på tidigt samråd 2018-04-10 - 2018-05-29. Under perioden har ca 90 yttranden inkommit. Både remissinstanser och privatpersoner/intresseorganisationer har i stora drag haft liknande synpunkter på planförslaget vilka kan sammanfattas som att;

- Strukturplanens målbeskrivning överensstämmer inte med det faktiska förslaget.
- Trafiklösningen behöver ses över gällande framkomlighet och ytor, sjöfartsleden i Mälaren får inte påverkas av planförslaget.
- Ytan för förskolgård och allmän plats i form av park- och torgytor är för liten.
- Fler kulturhistoriskt intressanta byggnader bör bevaras, en kulturhistorisk analys behöver tas fram för området.
- Starka önskemål finns att konstnärer/kulturverksamma i området ska fortsätta kunna verka i området.
- Området kan med rätt planering och med revidering av förslaget bli en unik stadsdel gällande hållbarhet och en unik blandning av äldre och ny bebyggelse kan skapas.

Skönhetsrådet avstyrker förslaget med avseende på friytor och kulturmiljö. Sakägare, övriga boende och intresseorganisationer är i stort också eniga om att kajstråket bör ges större ytor samt att ett större torg/park bör medges framför Färgfabriken ned mot vattnet. Flera anser även att exploateringen är för hög och att de höga byggnaderna som föreslås inte lämpar sig i området.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: trafiklösning, uppdelning mellan offentlig och privat mark, kulturhistoriska värden, exploateringsgrad, ytor för förskola/skola och park/friyta.

Kontoret föreslår att förslaget utvecklas vidare så att Lövholmsvägen breddas för att säkerställa framkomligheten för Tvärbanan och förbättrar standarden för gående och cyklister. En fyrvägskorsning bör prövas vid Lövholmsvägen/Gröndalsvägen då

Lövholmsvägen, med hänsyn till Tvärbanans framkomlighet inte kan ha flera utfarter. Huvuddelen av gatorna inom området föreslås vara allmän platsmark, enstaka undantag med kvartersgator kan prövas. Ett genomgående grönt stråk i nordsydlig riktning mellan Trekanten och Liljeholmsviken tillskapas, för att förbättra gångkopplingar och grönstruktur.

Bebyggelsefronten mot vattnet bör vara sammanhållen och ges höjder som förhåller sig till omgivande bebyggelse i anslutning till området. En generell upplevd takfotshöjd bör vara 6-7 våningar med möjlighet till variationer. Därutöver kan inredda tak- och vindsvåningar prövas. Högre byggnader kan prövas mot de större stadsrummen Lövholmsvägen och Trekantsvägen. Högre volymer kan också prövas i det läge där Cementas silos ligger idag, förutsättningen för höga hus är att de ges en högkvalitativ utformning och en medveten och motiverad volymhantering. Högre volymer i Lövholmen måste studeras och relateras till en större helhet inom stadsdelen. Större kvarter bör prövas närmast vattnet i den östra delen av området för att skapa större gårdar och bättre ljusförhållanden. I väster föreslås en utökad yta för bebyggelse till följd av föreslagen fyrvägskorsning.

En viktig del i målet med den nya strukturen är att stärka kopplingarna till intilliggande stadsdelar och skapa attraktiva målpunkter/platser vid vattnet. Området kommer att utgöras av en tät bebyggelsestruktur och i det fortsatta arbetet behöver mer kvalitativ friyta tillskapas. Ett torg intill strandstråket föreslås därför framför Smedjan och Färgfabriken som kompletterar området med mer friyta. Detta torg blir en tydlig målpunkt i stadsdelen och har bra solljusförhållanden eftermiddag/kvällstid under sommarhalvåret. Inom området behöver en eller flera parkytor finnas (exklusive ytor för angöring) som sammantaget är tillräckligt stora för att omhänderta behovet av närpark inom området. Parkerna kompletterar de begränsade ytor som finns på gårdarna och ska innehålla platser för lek dit förskolegrupper kan gå på utflykt. Parkytor ska placeras så att gångstråket mellan Trekanten och Liljeholmsviken stöds. Solljusförhållandena i parkerna måste vara goda.

Strandlinjen bedöms inte kunna flyttas ut pga riksintresse för farled samt att botten sluttar mycket brant från strandkant mot norr och risk för skred och erosion föreligger. Detta innebär att funktioner som t ex angöring och stråk för gående och cyklister behöver klaras på fast mark. Därutöver kan studeras om kvalitativa och rekreativa tillägg i form av bryggor kan tillskapas som ett komplement till stråket på land.

Flera byggnader inom området har höga kulturvärden liksom området som helhet ur ett industrihistoriskt perspektiv. Bevarande av kulturhistoriskt värdefulla byggnader liksom hur ny bebyggelse och platser utformas i relation till historien på platsen, är viktigt för att skapa en unik identitet för Lövholmen. För att förstärka de industrihistoriska värdena förslås att järnvägsspåren vid Liljeholmens hamnplan bevaras och de två kajerna ska bevaras och dess karaktär förstärkas. Detta sammanfaller även med behovet av att utvidga och förstärka stråket längs vattnet. De kulturhistoriskt värdefulla byggnader som finns med i strukturplanen, ska fortsatt bevaras. Utifrån utförda utredningar och konsekvensanalys behöver fler byggnader bevaras för att skapa en förståelse för ett större tidsdjup i historien, fortsatt arbete får utvisa vilka ytterligare byggnader som kan bevaras.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Förslaget till strukturplan innebar att en tät stadsdel utvecklades med ca 1650 bostäder, en 7-9 skola, fem förskolor med sammanlagt 33 avdelningar och lokaler för centrumändmål samt offentliga miljöer med inslag av kulturhistoriska byggnader.

Visionen för strukturplanen i Lövholmen är formulerad i övergripande mål för området, volymer, offentliga platser och karaktärer. Visionen är att skapa en unik stadsdel med egen identitet där industrihistoria och hållbarhet är viktiga parametrar. Den nya strukturen ska ge en bra helhet och bra kopplingar. Förhållanden för gång-, cykel och kollektivtrafik ska vara goda. Stadsdelen ska vara varierad avseende möjliga aktiviteter, funktioner och service för alla året runt. Bottenvåningarna ska vara aktiva med god detaljering och husen ska vara vackra över tid. Föreslagen struktur utgick från befintliga fastighetsgränser.

Hur det tidiga samrådet bedrivits

Tidigt samråd för området pågick under perioden 2018-04-10 - 2018-05-29. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Förslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i stadsdelsförvaltningens lokaler på Telefonvägen, i Gröndals bibliotek samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annonser om tidigt samråd och

dialogpaviljong publicerades i DN, SVD och lokaltidningen Mitt i Söderort Liljeholmen den 10 april 2018. Stadens dialogpaviljong stod på Liljeholmstorget 26-28 april 2018. Paviljongens besöktes av ca 500-600 personer.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Allmänt om samrådet och planprocessen

Några boenden har haft synpunkten att processen med ett tidigt samråd som bygger på en strukturplan som är helt framtagen av de privata markägarna är fel väg att gå på grund av att markägarna främst har ekonomiska intressen och att det då är svårt för medborgarna att förstå hur processen gått/går till.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förslaget är framtaget av de privata aktörerna i samråd och samverkan med staden. Eftersom förslaget togs fram innan utrednings- och kunskapsunderlag fanns tillgängligt i tillräcklig omfattning har stadsbyggnadskontoret valt att gå ut på tidigt samråd för att inhämta synpunkter tidigt i processen. Projektet kommer att bli föremål för ordinarie samråd när ett vidareutvecklat förslag finns framtaget.

Allmänt om förslaget och exploateringsgraden

Den allmänna inställningen bland inkomna synpunkter är att det är positivt att utveckling sker i området men att förslaget behöver revideras och bearbetas då den höga exploateringsgraden har lett till att behovet av friytor och kulturmiljövärden anses ha blivit åsidosatta. Flera privatpersoner anser att de högsta föreslagna byggnaderna är för höga.

Skönhetsrådet anser att fronten mot vattnet behöver omarbetas till en sammanhållen bebyggelse i 5-7 våningar.

Trafikkontoret samt ett par privatpersoner anser att förslagets utgångspunkt i befintliga fastighetsgränser missgynnar utvecklingen av området som helhet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Exploateringsgrad och byggnadshöjder kommer att ses över i den fortsatta planprocessen. Stadsbyggnadskontoret delar synpunkten om att strukturen för området som helhet i regel brukar gynnas av att delvis bortse från fastighetsgränser, men att detta måste ske i dialog med berörda fastighetsägare.

Friytor för park, tork och förskola/skola

Stadsdelsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, skönhetsrådet samt flera olika intresseorganisationer och privatpersoner anser att tillgången till förskol- och parkytor är alldeles för små. Förslaget att samutnyttja parkerna och förskolgårdarna kritiserar och väntas leda till mycket högt slitage och parker med konstgräs om strukturplanen följs. En skrivelse med 110 underskrifter kräver även att friytorna i området ökar kraftigt samt att en barnkonsekvensanalys bör tas fram.

Flera sakägare och boende anser att platsen framför Färgfabriken fortsatt ska vara en öppen plats som kan utvecklas som mötesplats.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret delar uppfattningen att friytorna i området behöver ses över och öka i omfattning, liksom ytor för skolgård och förskolegårdar. En socialt värdeskapande analys kommer att tas fram för planförslaget, där även barnperspektivet ingår.

Kajer och sjöfart

Farleden i Liljeholmsviken är av riksintresse. Trafikverket, Försvarmakten och Sjöfartsverket påpekar att utvecklingen inte får innebära begränsningar i farleden. Belysning får inte blända fartyg, badplatser är olämpligt och påseglingsskydd längs med kajen behöver utredas.

Flera boenden anser att kajstråket är för smalt och behöver breddas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Den fortsatta planprocessen ska utgå från att farleden inte ska påverkas och påseglingsrisken beaktas. Med anledning av påseglingsrisk och att farleden är trång i detta snitt, gör kontoret bedömningen att bad inte är lämpligt att anordna på platsen. Alla funktioner som det finns behov av längs stråket vid vattnet ska rymmas inom den sektion som ligger på fast mark såsom ytor för gång-, cykel- och angöringstrafik etc. Däremot kan adderande

kvalitativa och rekreativa funktioner tillskapas längs vattnet och möjlighet till eventuella båtplatser och mindre bryggor utredas i fortsatt arbete.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen och kulturnämnden anser att det inte finns tillräckligt underlag för att bedöma påverkan av den rivning av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som förslaget förutsätter.

Både kulturnämnden, skönhetsrådet, intresseorganisationer och boende anser att mer av kulturmiljön behöver bevaras samt att det ska utföras en utförlig kulturmiljöanalys. Framförallt nämns Kolsyrefabriken som en byggnad som bör bevaras. Färgfabriken bör få en större plats i området som mötesplats, ett återkommande förslag är att skapa en torg/park ned mot vattnet framför byggnaden som kan bli en mötesplats för kulturevenemang.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Efter att det tidiga samrådet genomförts har en inventering av de kulturhistoriska värdena tagits fram samt en konsekvensbeskrivning gjorts av förslaget. Området har höga kulturhistoriska värden och konsekvenserna är stora vid ett genomförande av en ny stadsstruktur. Möjligheterna att bevara och lyfta fram kulturhistoriskt intressanta element och byggnader i området kommer att studeras i den fortsatta planprocessen.

Störningar och risker

Flera remissinstanser bland annat Länsstyrelsen och andra statliga instanser efterfrågar utredningsunderlag för att kunna bedöma frågor om störningar och risk. Länsstyrelsen anser att riskerna behöver utredas i ett tidigt skede för att ligga till grund för den detaljerade planeringen av området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Sedan det tidiga samrådet har flertalet utredningar tagits fram inför fortsatt utveckling av planförslaget och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kommer att tas fram till det ordinarie samrådet. Risker avseende markföröreningar, översvämning, skred, erosionsrisk, påsegling samt urspårning från tvärbanan kommer att utredas och beaktas i fortsatt planarbete.

Olägenheter för grannar

Boende samt intresseorganisationer på Reimersholme anser att även boende norr om Liljeholmsviken ska ha möjlighet att ge synpunkter och få information om planprocessen i och med att viken är smal och eventuella höga byggnader kommer att påverka solljusförhållanden och siktlinjer på Reimersholme.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

De boende/fastigheter som brukar få direkt information om de olika stegen i planprocessen är de som ligger inom och i direkt anslutning till planområdet eller de fastigheter som kan förväntas få betydande påverkan av förslaget. Avgränsningen görs i samband med att lantmäterimyndigheten tar fram fastighetsförteckningen för sakägare inom och i anslutning till planområdet. Alla har dock möjlighet att lämna synpunkter under planprocessens olika steg, vilket då annonseras på Stockholms Stads hemsida.

Solstudier görs i regel för vår/höstdagjämning samt för sommarsolståndet för att bedöma påverkan av skuggning. Dessa solstudier kommer att redovisas i samband med ordinarie samråd.

Innehåll

Stadsdelsförvaltningen, kulturförvaltningen samt ett antal intresseorganisationer och privatpersoner anser att det är viktigt att de konstnärer och kulturverksamma i området fortsatt kommer att kunna ha lokaler i Lövholmen.

Stadsdelsförvaltningen och flera boenden har även haft synpunkter om att billiga hyresrätter bör byggas där alla har råd att bo.

Boende har påtalat vikten av att ha en blandning av funktioner i området så att det inte blir en sluten bostadsenkla. Liljeholmskajen tas flera gånger upp som exempel där det blivit för högt fokus på bostäder.

Fastighetskontoret vill att befintlig byggnad på Lövholmsvägen 37, vilken fastighetskontoret förvaltar, ska tas med i planområdet och ges lämplig användning och detaljplanestöd.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret delar synpunkterna om att det är önskvärt att området får en blandning av funktioner för att få en levande stadsmiljö. Det är dock inte möjligt att reglera hyror eller exakt innehåll genom detaljplanen som verktyg. Däremot kan planen möjliggöra en bred

funktion för byggnadernas användning, särskilt för bottenvåningar mot allmän plats.

Stadsbyggnadskontoret utreder vidare frågan om att inkludera fastighetskontorets byggnad i planarbetet.

Gator och trafik

Trafikförvaltningen och trafikkontoret framför att utredningar krävs gällande konfliktpunkter och framkomlighet, särskilt gällande tvärbanan och pendelcykelstråket på Lövholmsvägen.

Trafikkontoret samt ett par privatpersoner anser att kvartersgatorna riskerar att skapa ett område som inte är inkluderande eller urbant.

Råder för funktionshinderfrågor samt Funktionshinderrådet Hägersten/Liljeholmen påtalar vikten av att tidigt beakta och följa riktlinjer för tillgänglighet.

Storstockholms Brandförsvaret framför att området påverkas av inflygningsområdet för Bromma flygplats samt SÖS.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Fortsatta utredningar görs för att säkerställa Tvärbanans framkomlighet och för att få en bra helhetslösning för Lövholmsvägen. För att säkerställa en god framkomlighet och funktion, särskilt för kollektivtrafik, gång och cykel, bedöms vägutrymmet behöva breddas. Fortsatta studier görs i samarbete med trafikkontoret och exploateringskontoret för att definiera Lövholmsvägens sektion.

Projektet ska ha som utgångspunkt att följa framtagna riktlinjer angående tillgänglighet och stadens riktlinjer Gata Stockholm. Detta tas med i den fortsatta utvecklingen av strukturplanen.

En flyghinderanalys har tagits fram efter det tidiga samrådet som skickats till Bromma flygplats respektive Arlanda. Båda flygplatserna meddelar att de inte har något att erinra med nu beskrivna byggnadshöjder och placeringar. Även en flyghinderstudie för SÖS helikoptertrafik har gjorts och detaljplanen för Lövholmen påverkar inte nuvarande in- och utflygningssektorer.

Teknisk försörjning

- Stockholm vatten och avfall förordar maskinella system för sophantering samt anser att en dagvattenutredning behöver tas fram.
- Ellevio samt Stockholm Exergi vill se en tidig dialog angående eventuella ledningskorsningar i området.
- Skanova önskar behålla befintliga teleanläggningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Ledningssamordning kommer att ske med alla ledningsägande bolag i samband med framtagande av program- och systemhandling för allmän platsmark. En dagvattenutredning har tagits fram inför fortsatt arbete.

Miljö- och klimataspekter

Hållbarhetsaspekter

Stadsdelsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt ett antal privatpersoner anser att planeringen behöver ta utgångspunkt i att Lövholmen är ett utpekad miljöprofilområde. Precisering av hur hållbarhetsarbetet ska gå till behöver tas fram. Förslag har kommit bl.a. från stadsdelsnämnden om att göra stadsdelen bilfri.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Länsstyrelsen samt miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att en miljökonsekvensbeskrivning behöver tas fram.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar länsstyrelsens bedömning att en MKB ska tas fram. Kontoret har samrått med Länsstyrelsen angående avgränsningen av MKB. MKB kommer att tas fram inför ordinarie samråd och vara en del av planhandlingarna.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter mellan stadens behov av bostäder och täthet/byggnadshöjd och därmed omgivningspåverkan i form av skuggning kunnat identifieras. Likaså är förslagets täthet en intressekonflikt med bevarande av kulturhistorisk intressant bebyggelse och miljöer samt tillskapande av tillräckliga ytor för kvalitativa offentliga platser och parker.

Kontoret bedömer att planförslaget är ett viktigt bidrag till Stockholms bostadsbyggnadsmål och goda möjligheter finns att skapa en funktionsblandad stadsdel med hög kvalitet i det offentliga rummet. Nya offentliga mötesplatser kan tillskapas och förslaget kan stärka allmänhetens tillgång till området som idag till största delen är helt privatägt och stängt för allmänheten. Tätheten är hög och kan motiveras av ett kollektivtrafiknära läge, dock behöver strukturen och byggnadsvolymer ses över med anledning av slutsatser och konsekvenser som framkommit genom ökat kunskapsunderlag i form av framtagna utredningar och inkomna synpunkter under det tidiga samrådet.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Trafiklösning och sektion för Lövholmsvägen, korsningspunkter, in/utfarter angöring mm
- Framkomlighet för gående och cyklister både längs Lövholmsvägen och stråket längs vattnet
- Uppdelning mellan offentlig och privat mark, offentliga gator respektive kvartersgator, funktionsbehov i relation till gatusektion, gatusektioner enligt Gata Stockholm.
- Kulturhistoriska värden, utökat tidsdjup genom ett högre bevarande
- Exploateringsgrad, byggnadsvolym och täthet
- Ytor för förskola/skola
- Ytor för park/friytor

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att Lövholmsvägen breddas för att säkerställa framkomligheten för Tvärbanan och förbättrar standarden för gående och cyklister. En fyrvägs korsning bör prövas vid Lövholmsvägen/Gröndalsvägen då Lövholmsvägen, med hänsyn till Tvärbanans framkomlighet inte kan ha flera utfarter. Huvuddelen av gatorna inom området föreslås vara allmän mark, enstaka undantag med kvartersgator kan prövas. Ett genomgående grönt stråk i nordsydlig riktning mellan Trekanten och Liljeholmsviken tillskapas, för att förbättra gångkopplingar och grönstruktur.

Bebyggelsefronten mot vattnet bör vara sammanhållen och ges höjder som förhåller sig till omgivande bebyggelse i anslutning till området. En generell upplevd takfotshöjd bör vara 6-7 våningar med möjlighet till variationer. Därutöver kan inredda tak- och vindsvåningar prövas. Högre byggnader kan prövas mot de större stadsrummen Lövholmsvägen och Trekantsvägen. Högre volymer kan också prövas i det läge där Cementas silos ligger idag, förutsättningen för höga hus är att de ges en högkvalitativ utformning och en medveten och motiverad volymhantering. Högre volymer i Lövholmen måste studeras och relateras till en större helhet inom stadsdelen. Större kvarter bör prövas närmast vattnet i den östra delen av området för att skapa större gårdar och bättre ljusförhållanden. I väster föreslås en utökad yta för bebyggelse till följd av föreslagen fyrvägskorsning.

En viktig del i målet med den nya strukturen är att stärka kopplingarna till intilliggande stadsdelar och skapa attraktiva målpunkter/platser vid vattnet. Området kommer att utgöras av en tät bebyggelsestruktur och i det fortsatta arbetet behöver mer kvalitativ friyta tillskapas. Ett torg intill strandstråket föreslås därför framför Smedjan och Färgfabriken som kompletterar området med mer friyta. Detta torg blir en tydlig målpunkt i stadsdelen och har bra solljusförhållanden eftermiddag/kvällstid under sommarhalvåret. Inom området behöver en eller flera parkytor som sammantaget är tillräckligt stora för att omhänderta behovet av närpark inom området. Parkerna kompletterar de begränsade ytor som finns på gårdarna och ska innehålla platser för lek dit förskolegrupper kan gå på utflykt. Parkytor ska placeras så att gångstråket mellan Trekanten och Liljeholmsviken stöds. Solljusförhållandena i parkerna måste vara goda.

Strandlinjen bedöms inte kunna flyttas ut pga riksintresse för farled samt att botten sluttar mycket brant från strandkant mot norr och risk för skred och erosion föreligger. Detta innebär att funktioner som t ex angöring och stråk för gående och cyklister behöver klaras på fast mark. Därutöver kan studeras om kvalitativa och rekreativa tillägg i form av bryggor kan tillskapas som ett komplement till stråket på land.

Flera byggnader inom området har höga kulturvärden liksom området som helhet ur ett industrihistoriskt perspektiv. Bevarande av kulturhistoriskt värdefulla byggnader liksom hur ny bebyggelse och platser utformas i relation till historien på platsen, är viktigt för att skapa en unik identitet för Lövholmen. För att förstärka de industrihistoriska värdena föreslås att järnvägsspåren vid Liljeholmens hamnplan bevaras och de två kajerna ska bevaras och

dess karaktär förstärkas. Detta sammanfaller även med behovet av att utvidga och förstärka stråket längs vattnet. De kulturhistoriskt värdefulla byggnader som finns med i strukturplanen, ska fortsatt bevaras. Utifrån utförda utredningar och konsekvensanalys behöver fler byggnader bevaras för att skapa en förståelse för ett större tidsdjup i historien, fortsatt arbete får utvisa vilka ytterligare byggnader som kan bevaras.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen och att fortsatt utveckling av planförslaget inför ordinarie samråd kan ske i linje med detta.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2017-13571. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Eftersom tidigt samråd inte är ett formellt planskede som är reglerat i plan- och bygglagen (2010:900), PBL, ska nedanstående synpunkter ses som ett stöd för kommunen inför fortsatt planläggning, och ska därmed inte ses som ett yttrande likvärdigt det som lämnas i ett plansamråd enligt 5 kap. 14 § PBL.

Sammanfattande bedömning: Länsstyrelsen ser positivt på stadens vision att omvandla Lövholmen till en levande stadsmiljö med flera funktioner och med attraktiva offentliga miljöer. Förslagets ambitioner behöver följas upp för att få konkret genomslag i fortsatt arbete med detaljplanen. I planarbetet krävs också ett flertal utredningar för att ge en god miljö ur hälsöhanseende.

- Riksintressen kulturmiljö, avseende Stockholms innerstad med Djurgården samt Gröndal, samt kulturvärden kopplade till industrihistoria inom planområdet.
- Riksintressen kommunikationer – sjöfart
- Markföreningar
- Dagvattenhantering
- MKN för vatten
- Risk för översvämning, skred, erosion, påsegling samt urspårning från tvärbanan.

- Strandskydd

Riksintressen kulturmiljö: Området har stora industri- och kulturhistoriska värden på såväl lokal som nationell nivå, en stor del av bebyggelsen har grönklassats av Stockholms stadsmuseum. Även påverkan på de närliggande riksintressena för kulturmiljövården, *Gröndal* och *Stockholms innerstad med Djurgården* ska hanteras. I det senare fallet är det i synnerhet ”fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och Mälaren” som ska beaktas.

De byggnader som föreslås bevaras har uppförts 1889–1916 och representerar således endast en mindre del av Lövholmens historia som industriområde och arbetsplats medan de senaste hundra åren uttraderas. Det framkommer inte varför just dessa fyra byggnader har valts ut, någon kultur- eller industrihistorisk analys som urvalet grundas på presenteras inte. De bevarade byggnaderna byggs in i den föreslagna kvartersstrukturen på ett sätt som gör det svårt att förstå att de utgör delar av ett industriområde, än mindre vilken produktion som har skett där.

I planen presenteras ett av koncepten som ”En rik existerande struktur och historia”. När detta redovisas handlar det enbart om att den befintliga gatustrukturen ska bevaras, men genom den täta kvarterstad som breder ut sig längs gatorna försvinner den förståelse för området som bevarade gatusträckningar skulle ha kunnat ge. Tanken är god, men som det nu presenteras försvinner sammanhanget. En beskrivning och analys av området och de verksamheter som funnits där behöver utgöra grunden för det fortsatta arbetet. En utgångspunkt för bevarandet behöver vara att komma fram till vilka berättelser som är viktiga att förmedla om Lövholmens historia och vilka strukturer – byggnader, kajer, gator med mera, som bäst förmedlar det. Det är viktigt att de bevarade anläggningarna har kopplingar till vattnet så att förståelsen för att kajen har varit en industrihamn finns kvar. I det fortsatta arbetet behöver en industri- och kulturhistorisk kompetens föras in i projektet med tanke på de industri- och kulturhistoriska värden som finns området.

Riksintressen för kommunikationer: Farleden förbi området har högsta farledsklass och används frekvent av tung sjötrafik och fritidsbåtar. En riskanalys behöver därför tas fram för att klargöra förutsättningarna för att omvandla området närmast vattnet till en både attraktiv och säker plats för människor att vistas på.

Luffartsverket har lämnat yttrande avseende höga byggnader inom planområdet. Även Swedavias flygplatser av riksintresse, Bromma

och Arlanda, behöver ges tillfälle att yttra sig om byggnader över 20 m från marknivå föreslås.

Förorenad mark: Inom aktuellt område finns det fem objekt i Länsstyrelsens databas över förorenade områden. Inom planområdet finns det uppenbar risk för föroreningar som kan ha en negativ påverkan på människors hälsa och miljön. Särskilt fokus behöver läggas på klorerade lösningsmedel och andra flyktiga föroreningar. Föroreningssituationen bör utredas tidigt i planprocessen, särskild hänsyn behöver iaktas vid planering av skolor, förskolor och lektytor. Byggnader inom planområdet som ska bevaras behöver undersökas och eventuellt åtgärdas. Om det förekommer problem med flyktiga föroreningar anser Länsstyrelsen att byggnadstekniska åtgärder inte ensamt bör vara det som gör att människor kan vistas i planerad bebyggelse utan risk för hälsa,

Klimatförändringar bör också vägas in, exempelvis vid bedömningen av föroreningars spridningsförutsättningar, då extrem nederbörd samt förändrade grund- och ytvattennivåer kan medföra ökad urlakning av eventuellt kvarlämnade föroreningar.

Risk: Länsstyrelsen anser att riskerna behöver utredas i ett tidigt skede för att ligga till grund för den detaljerade planeringen av området. Risker avseende översvämning, skred, påsegling samt urspårning från tvärbanan ska utredas i fortsatt planarbete.

Miljökvalitetsnormer – Vatten: Stranden inom planområdet gränsar mot vattenförekomsten Riddarfjärden med måttlig ekologisk status och inte god kemisk status. Miljökvalitetsnormen är satt till god ekologisk status 2021 och god kemisk status med tidsfrister för antracen, bly och blyföreningar och tributyltennföreningar till 2027. Här gäller även miljökvalitetsnormer enligt fisk- och musselvattenförordningen. På nuvarande underlag kan Länsstyrelsen inte avgöra om föreslagen exploatering är lämplig med hänsyn till miljökvalitetsnormer för vatten. Det finns inga uppgifter om dagvattenhantering, inte heller någon acceptabel bedömning av exploaterings påverkan på möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna för vatten. Kommunen måste därför ta fram mer underlag och förtydliga hur dessa frågor avses hanteras. Särskilt viktigt att beakta är sambandet mellan förekomsten av markföroreningar och hanteringen av dagvatten.

Strandskydd: Vid planläggning av område som var planlagt 1 juli 1975 inträder strandskydd enligt 10a §, Lag (1998:811) om införande av miljöbalken. För områden där en detaljplan ersätter en tidigare plan som antagits efter den 1 juli 1975 (7 kap. 18 g § miljöbalken) återinträder strandskydd. Det kan därför vara så att strandskyddet i delar av området inträder, medan det i andra

återinträder. Resultatet blir ändå att strandskydd kommer att gälla i planområdet om det inte upphävs i samband med planläggningen. I ställningstagandet står att det i planarbetet ska utredas vilken mark som kan få strandskyddet upphävt. Man behöver också se över om strandskydd i vatten inträder, bedöma om det behöver upphävas och i sådana fall redogöra för skäl till upphävande.

Fornlämningar: Inom detaljplanen finns inga kända fornlämningar. Länsstyrelsen bedömer att om planen kommer att beröra områden där åtgärder ska göras i och i anslutning till vattnet, exempelvis åtgärder för kajer, strandpromenader, bryggor mm kan en arkeologisk utredning krävas. Övriga delar inom industriområdet kräver inga arkeologiska åtgärder.

Behovsbedömning: Kommunen bedömer att planförslaget kan antas medföra betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. Samråd har hållits med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning enligt 6 kap. 11-18 §§ miljöbalken.

Storstockholms Läns Landsting (SLL) - Trafikförvaltningen

Övergripande: Förvaltningen är positivt till planen utifrån regionens behov av nya bostäder och möjligheten till god kollektiv-, gång- och cykeltrafik i området. Strukturplanen saknar dock till viss del en ambition kring den rörliga trafiken exempelvis i illustrationer.

RUFS: Kollektivtrafik och nyttotrafik bör prioriteras i gaturummet i stadsdelen. Det är viktigt att säkerställa områdets funktion som bytespunkt, exempelvis genom att möjliggöra enkla byten, cykelparkering, samt reglerplatser och vändytor för buss. Förvaltningen informerar om tunnelbanans utbyggnad Fridhemsplan-Älvsjö med en station i Liljeholmen samt utbyggnaden av tvärbanans Kistagren.

Förutsättningar för befintlig och planerad kollektivtrafik: Landstinget ser gärna att ett möte kommer till stånd mellan trafikförvaltningen och staden, där busstrafiken och trafiken på Tvärbanan diskuteras. Denna diskussion kan sedan ligga till grund för den vidare utredningen av kollektivtrafiken.

Med tillkommande exploatering kommer hastigheten längs med Tvärbanan att försämrats längs med Lövholmen, redan idag är hastigheten låg längs med sträckan. Strukturplanen nämner aktiva bottenvåningar samt parkeringsplatser längs med Lövholmsvägen vilket kan innebära ett problem för framkomligheten både för Tvärbana och buss. De nya in- och utfarter som planeras till området bör studeras noggrant så att det inte uppstår

framkomlighetsproblem och trafiksäkerhetsproblem för förbipasserande kollektivtrafik.

Landstinget ser att Tvärbanan kommer att behöva ha ett eget utrymme, genom aktuellt planområde, vid den utökade turtätheten som planeras. För att trafikförvaltningen ska kunna upprätthålla en god kollektivtrafik bör riktlinjerna i RiPlan och RiBuss följas. Om de inte följs finns en risk att sträckan inte kommer trafikeras med buss i framtiden.

Kollektivtrafik på vatten: Trafikförvaltningen planerar i dagsläget inte för någon pendelbåtstrafik i området. Men därmed inte sagt att det någon gång i framtiden kan bli aktuellt med kollektivtrafik på vatten i området.

Cykel: Det är önskvärt att kopplingar och parkeringar för cykel pekades ut på karta i efterföljande plandokument. Landstinget skulle också välkomna en koppling till RUFSS 2050 och de regionala perspektiven för området, inklusive den regionala cykelplanen. Landstinget ser positivt på att Lövholmsvägen utformas med en 5 meter bred cykelväg för cykelpendling eftersom detta är ett stråk som pekas ut i den regionala cykelplanen, "Essingestråket". Däremot bör staden till samrådet av detaljplanen tydliggöra hur cyklisterna angör det nya området Lövholmen när cykelvägen ligger på andra sidan Lövholmsvägen. Tvärbanan bör särskilt beaktas här för att minimera eventuella konflikter.

Fortsatt planeringsarbete: I det kommande arbetet bör staden utreda buller och vibrationer från Tvärbanan och hur de eventuellt påverkar exploateringen. Vidare bör staden redogöra för hur dagvattnet ska hanteras, samt riskanalys för grundläggningsarbeten på grund av närheten till spåret och hur dessa påverkar spåret.

Staden bör också genomföra trafikanalyser för att se hur trafiken i området kan komma att se ut i framtiden. Trafikförvaltningen bistår med fördel med underlag för kollektivtrafiken i det arbetet. Trafikförvaltningen välkomnar också, som tidigare nämnts, en diskussion kring busstrafiken i området samt kollektivtrafikens behov och framkomlighet på Lövholmsvägen. Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta planeringsarbetet.

Avtal: Ett avtal kring genomförande, förvaltning samt gränsdragning bör tecknas mellan trafikförvaltningen och exploatören samt kommunen där bland annat förutsättningar för arbetenas utförande regleras med anledning av närheten till Tvärbanan. Detta bör ske innan detaljplanen är antagen.

Storstockholms Brandförsvär (SSBF)

Hantering av olycksrisker: Ett påpekande är att räddningstjänsten inte gör några inflygningar till SÖS, det är ambulanshelikoptrar som trafikerar SÖS. Att inflygning till både SÖS och Bromma flygplats beaktas bedöms dock befogat med avseende på de högsta planerade byggnaderna. Troligtvis utgör detta dock inget problem.

Möjlighet till räddningsinsatser: Det som SSBF tidigare påtalat i behovsbedömningen är fortsatt relevant. Framkomligheter till bebyggelsen i samband med släckinsats måste säkerställas, gatumåtten måste medge detta. Det bör redan i planprocessen tas hänsyn till garage under mark gällande dess behov av utrymningsvägar/angreppsvägar samt behov av brandgasventilation. Om exempelvis utrymningstrapphus eller brandgasventilation från garagen mynnar i markplan måste dess placering möjliggöras i detaljplan.

Trafikverket

Trafikverket yttrar sig i egenskap av infrastrukturförvaltare för delar av Liljeholmsbanan samt som ansvarig myndighet för den långsiktiga planeringen av vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart i regionen såväl som landet.

Liljeholmsbanan: Så länge Cementa finns kvar med sin verksamhet och bedriver transporter på järnvägen, avser Trafikverket även i fortsättningen möjliggöra transporter på banan. Avveckling av den del av järnvägen där Trafikverket är infrastrukturförvaltare, kräver att en avvecklingsprocess initieras enligt järnvägsförordningen. I en framtida eventuell avvecklingsprocess är det viktigt att Försvarsmakten hörs i frågan, detta då aktuell järnväg berör koppling till hamnverksamhet.

Luftfart: Området som sådant berör den hinderbegränsande ytan för Bromma flygplats samt MSA-yta för såväl Stockholm Bromma som Stockholm Arlanda flygplats. Det är viktigt att både LFV samt Swedavias riksintresse-flygplatser Bromma och Arlanda hörs i ett tidigt skede.

Sjöfart: Riksintressefarled löper strax intill strukturområdet. Trafikverket vill understryka vikten av att i ett tidigt skede stämma av frågor som kan ha bäring på sjöfarten. Områdets uppförande får på intet innebära inskränkningar på den trafik som idag och framtiden ska kunna nyttja riksintressefarleden.

Försvarsmakten

Angående farleden utanför Lövholmen hänvisar Försvarsmakten till tidigare ställningstagande, yttrande avseende remiss om utställning

av ny översiktsplan för Stockholms stad (Försvarmaktens beteckning F M2017- 1 4 492:4) där Försvarmakten säger följande:

”Inloppet till Mälaren i Stockholm från Saltsjön och in i Hammarby kanal och sluss är av vikt för totalförsvaret. Inloppet är en del av Masthamnen. Det finns två inlopp till Mälaren som kan användas av lite tyngre tonnage. Hammarby kanal och sluss är det ena. Det andra är Södertälje. Utvecklingen får inte medföra begränsningar att nyttja inloppen till Mälaren, då det medför stora negativa konsekvenser för totalförsvaret”.

I övrigt har Försvarmakten inga synpunkter på förslaget i detta läge men eventuell högre bebyggelse bör remitteras till Försvarmakten i ett tidigt skede.

Luffartsverket

LFV har inget att erinra mot detaljplanen förutsatt att maximal byggnadshöjd inte överstiger 81 meter över nollplanet, påbyggnader som master, torn, skyltar, räcken, hisschakt och ventilation inräknat.

Berörda flygplatser skall alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering.

Sjöfartsverket

Farleden förbi Lövholmen är av riksintresse och utgör även allmän farled, klassificerad till högsta farledsklass.

Sjöfartsverket ser positivt på att detaljplaner för Energihamnen och Lövholmen har startat samtidigt för att skapa en samsyn i de båda projekten som är beroende av varandra. Sjöfartsverket vill dock understryka vikten av, att i planeringen ta hänsyn till om verksamheten vid Cementakajen kommer fortgå vid byggstart, under byggtiden eller om verksamheten vid Cementakajen inte flyttas och kommer att finnas kvar. Så länge verksamhet pågår vid Cementakajen ska åtgärder inte vidtas som påverkar verksamheten negativt.

Belysning: All belysning inom planområdet ska utformas så att den inte verkar bländande för sjötrafiken eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för säker navigation. Detta gäller även arbetsbelysning under anläggningsfaser.

Buller: Det är av stor vikt att anpassning av bostäder som ligger mot farleden utförs så att boendet inte kommer att störas av fartygstrafiken, vilket på sikt annars skulle kunna leda till klagomål och krav på inskränkningar för sjöfarten. Sjöfartsverket kommer

inte att tillstyrka någon ytterligare fartbegränsning eller annan inskränkning i användandet av farleden.

Störningar och risker: Risk för påsegling från fartyg i farleden och effekter av farligt gods som transporteras i farleden behöver utredas och detta ska göras i form av en riskanalys.

Kaj, brygg och badanläggningar: Sjöfartsverket anser att det är inte är lämpligt med brygg och badanläggningar vid en farled med tung sjötrafik pga. de mycket stora risker detta innebär ur sjösäkerhetssynpunkt, bad i området är direkt olämpligt. Sjöfartsverket positiva till att bevara befintlig kaj samt eventuellt till bryggor beroende på läge, storlek, utformning, konstruktion och ändamål.

Sjöfartsverket vill hållas informerad i eventuella framtida planarbeten som kan påverka farleden, såsom belysning och bryggor, för samråd och synpunkter.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Hägersten-Liljeholmen Stadsdelsnämnd

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen och tillägger följande (SDN 2018-05-24 §14) Reservation (M) och (L):

- Nämnden föreslår att det byggs hyresrätter där alla, inte enbart höginkomsttagare, har råd att bo. Nämnden vill skapa en attraktiv stadsdel med mångfald bör skapas som bidrar till integration och en stad som håller samman.
- Det är viktigt att det i det fortsatta planarbetet skapas utrymme för att områdets konstnärer ska kunna fortsätta verka i området.
- Nämnden föreslår att Lövholmen blir bilfri och planeras för gående, cyklister och kollektivtrafik. Och att stadsdelen planeras med en avfallshantering i framkant. Med smarta hållbara lösningar på Lövholmen bidrar vi till en klimatsmart stad.

Stadsdelsförvaltningen är positiva till det stora tillskottet av bostäder i Liljeholmen för att nå målet om 140 000 bostäder i Stockholm. Det är mycket positivt att Lövholmen utvecklas och därmed öppnas upp för allmänheten. Genom att bygga ut kajstråket så att det binds ihop med Gröndal och Marievik skapas ett samband mellan flera stadsdelar som möjliggör att fler kan ta del av Mälaren.

Förskolor: Förvaltningen vill att nybyggda förskolor planeras med ett jämnt antal avdelningar med hänsyn till förskoleverksamhetens karaktär och struktur, fyra, sex eller åtta avdelningar. Enligt de nyckeltal som förvaltningen använder ska 1,5 förskoleavdelningar (18 barn/avdelning) planeras per 100 lägenheter. Gällande förskolornas gårdar anger förvaltningens riktlinjer en gårdsyta på 10 kvadratmeter gård/barn i en förskola i bottenvåningen. Denna yta ska ligga i direkt anslutning till förskolan och kan inte förläggas på parkmark. Förskolornas inomhusytor bör planeras med 150 kvadratmeter/avdelning i tidigt skede. Förvaltningen är gärna delaktig redan i planskedet för att ta fram fungerande planlösningar.

Park: De två parker på sammanlagt drygt 3 000 kvm som föreslås ska enligt strukturplanen samtidigt fungera som kompletterande gård för omkring 1 200 barn från skola och förskola. Stadsdelsförvaltningen vill uppmärksamma stadsbyggnadskontoret på den problematik som detta för med sig. Det ställs särskilda krav på en park som planeras som kompletterande förskolegård. Parkerna behöver då utrustas för småbarnslek och ha instängslade lekplatser. Det är svårt att förena med en parkplanering där parkerna är öppna och varierade med god tillgång på öppna ytor. Att parkerna används som kompletterande gård leder också till ett hårt slitage. Parker som används som skolgård och förskolegård kan inte anläggas med gräsmattor utan behöver konstgräs eller gummiastfalt för att klara det hårda slitaget. Ur offentlighetsperspektiv är det heller inte önskvärt att reservera parkmark förskolor och skolor dagtid. Stadens parker bör vara tillgängliga och anpassade för alla invånare. På just Lövholmen finns dessutom ett behov av att planera de offentliga miljöerna på ett sätt som kompletterar miljön för det totala gymnasieskolor med omkring 3 500 elever som ligger i direkt anslutning till planområdet och som redan idag helt saknar skolgård. Med anledning av ovanstående vill förvaltningen understryka vikten av att avsätta tillräckligt mycket skolgård och förskolegård på kvartersmark. Skolor och förskolor är naturligtvis välkomna att vistas i parkerna, men om parkerna ska komplettera för små förskole- och skolgårdar behöver ytterligare 5 kvm/barn tillföras parkmarken.

Hållbarhet: En del av visionen för Lövholmen är hållbarhet, något som förvaltningen välkomnar. Nämnden föreslår att stadsdelen ska bli bilfri och planeras med avfallshantering i framkant. Förvaltningen ser gärna att det leder till att parkerna både blir hållbara miljömässigt, med klimatsmarta materialval, och ekonomiskt ur drifts- och underhållsperspektiv. Social hållbarhet är också en viktig fråga för platsen, eftersom Liljeholmen är en stadsdel där många människor i olika åldrar och med olika

socioekonomisk bakgrund rör sig. Det vore önskvärt med en precision kring hur detta kan utformas.

Gator: Förvaltningen önskar ett förtydligande gällande föreslagna mått och dimensioner på gatorna i strukturplanen. Drift och underhåll, snöupplag och teknikutrymmen behöver tillföras, utan att ytterligare parkmark tas i anspråk. Angöring till fastighet via parkmark skapar en otrygg trafiksituation, alla fastigheter bör ha angöring från gata. Vid planering av gångfartsgator är det viktigt att säkerställa att barn och vårdnadshavare kan röra sig säkert i området även vid varuleveranser till verksamheter i området.

Vidare utredningsarbete och förtydliganden: Förvaltningen vill framhålla vikten av att ta fram en gedigen barnkonsekvensanalys som underlag för planförslaget för att säkra barns rätt till en god uppväxtmiljö. Det är exempelvis viktigt att de allmänna parkerna och förskolornas gårdar har goda sol- och vindförhållanden och ett barnperspektiv bör uppmärksammas särskilt i analysen av sol- och vindstudierna. Förvaltningen instämmer även i stadsbyggnadskontorets slutsats om att en friyteanalys bör tas fram inom projektet och att ett helhetsgrepp tas gällande park- och grönområden i stadsdelen Liljeholmen. Förvaltningen instämmer i att det är av stor vikt att den kommande utvecklingen av Södertäljevägen och pågående planprojekt i Marievik ska tas med i analysen för att säkerställa en sammanhållande planering och utveckling av staden. Förvaltningen delar även stadsbyggnadskontorets bedömning att en miljökonsekvensbeskrivning bör göras. Förvaltningen vill även uppmärksamma att det på platsen idag finns ett drygt hundratal yrkesverksamma konstnärer som kommer att förlora sina ateljéplatser och kontor i och med exploateringen. Förvaltningen önskar att denna kunskap tas med i projektet och möjligheten att ta till vara på detta ses över och för att de ska kunna fortsätta verka i området.

Kulturnämnden

Kulturnämnden överlämnar kulturförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen (KN 2018-05-22 §8).

Förvaltningen anser att Lövholmens kulturella värden genom kulturmiljöerna och befintliga kulturverksamheter är grundläggande aspekter som bör bli bärande i utvecklingen. Förvaltningen menar att det saknas underlag för att kunna göra en mer ingående bedömning av den föreslagna strukturplanen men har följande synpunkter till den fortsatta planeringen.

Kulturmiljön

Utbyggnaden behöver ske varsamt så att viktiga delar av industrimiljön kan bevaras och nya värden utvecklas. Lövholmen kan bli ett spännande och dynamiskt område. Det saknas kunskap om byggnaderna och miljön i detalj varför en antikvarisk fördjupning, där de betydande spåren av industriepoken identifieras, beskrivs och värderas, är därför nödvändig. I och med att detta material inte finns framme är det problematiskt att strukturplanen redovisar en struktur där kulturhistoriskt bärande element förutsätts rivas. Motivering saknas till att endast fyra byggnader är ”bevaringsvärda” medan övriga bedöms kunna rivas.

Av de byggnader som föreslås att bevaras är det byggnader från 1889-1915 som föreslås bevarade. Det går att se en tendens i stadomvandlingar att industribyggnader uppförda före 1940-talet bevaras i större utsträckning, medan yngre byggnader rivs, inte minst de från efterkrigstiden. På sikt finns en risk att spår från den betydelsefulla industrin endast kommer representeras av ett byggnadsbestånd från en snäv del av historien.

Kulturförvaltningen ser en stor risk med den höga exploateringen som föreslås, de omfattande rivningarna och den höjdförskjutning som sker ut mot vattnet. Här vill kulturförvaltningen poängtera betydelsen av att låta den befintliga industrimiljön ha kontakt med vattnet och den ursprungliga hamnen. Kulturförvaltningen anser att ett viktigt syfte med detaljplanen är att säkerställa bevarandet och utvecklingen av de värdefulla kulturmiljöerna. Den kommande detaljplanen bör därför förse befintliga byggnader av kulturhistoriskt värde med skydds- och varsamhetsbestämmelser.

Kulturlivet

Det är positivt att planen bekräftar verksamheten Färgfabriken. Området är en viktig plats för professionella konstnärers produktion, det skulle vara positivt för både konstnärerna och områdets utveckling om nya lokaler för konstnärer kan tillskapas och bli en del av utvecklingen. Kulturlivsanalys samt en socialt värdeskapande analys behöver tas fram, förvaltningen medverkar gärna i precisering och beställning av underlaget.

Stadsbild, offentliga rum och konst

Mötesplatser och offentliga rum med hög arkitektonisk kvalitet behövs för att säkerställa förutsättningarna för ett kultur- och föreningsliv som rimmar med behoven i den framtida stadsdelen och närområdet.

Dialog och samverkan i linje med det som anges i avsnittet om kulturliv i stadens nya översiktsplan bör bli en viktig del i utvecklingen. Kulturförvaltningen anser att det är positivt med den

stadsrumsanalys som föreslås. Genom stadsutvecklingen av området träder den så kallade enprocentsregeln för konstnärlig gestaltning in. Kulturförvaltningen föreslår att Stockholm konst får ett tidigt uppdrag att ta fram ett konstprogram.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag (EXPLN 2018-06-14 §19). Reservation från (M), (L) och (C).

Exploateringskontoret anser att förslaget behöver revideras i enlighet med kontorets synpunkter.

- För att säkra en god stadsmiljö i Liljeholmens delar kontoret stadsbyggnadskontorets bedömning att en stadsrumsanalys behöver tas fram. En sådan analys kan ge underlag till hur den allmänna platsmarken ska utformas och också vara ett underlag för hur en kostnadsfördelning ska ske för utbyggnad av allmän platsmark.
- Ägarskapet av skolfastigheten och verksamhetsutövaren måste klargöras och säkerställas genom avtal tidigt under planarbetet.
- Byggaktörerna måste kontakta Trafikförvaltningen för att diskutera genomförbarheten i förslaget. Konsekvenser av förslaget på övrig trafik och kommande investeringar i gatunätets ska ske med Trafikkontorets godkännande. Hela kostnaden för en flytt av tvärbanestationen ska belasta byggaktörerna inom strukturplanen. För att säkra genomförbarheten i förslaget måste ett avtal om flytt av tvärbanestation och fördelning av kostnadsansvar träffas mellan byggaktörerna och Trafikförvaltningen före detaljplanens antagande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämnden tillstryker strukturplanen under förutsättning att hänsyn tas till synpunkterna i förvaltningens yttrande (MHN 2018-06-12 §21). Reservation (C), (M) och (L).

Miljöförvaltningen anser att:

- En miljökonsekvensbeskrivning för förslaget behöver genomföras.
- Planeringen behöver ta utgångspunkt i att Lövholmen är ett utpekad miljöprofilområde. Markägarna har tidigare visat ambitioner på att Lövholmen skulle bli ett showcase för svensk byggindustri gällande miljöåtgärder. Det framgår

inte huruvida de nuvarande ägarna och byggherrarna har samma ambitioner.

- Behovet av friyta behöver utredas ytterligare i planeringen
- Förskolgårdarna och parkerna behöver utvecklas så att de får tillräckliga kvaliteter för en god utemiljö.
- Ekologisk utredning för strandzonen behöver genomföras
- Strandskyddet, markföroreningar och risken för översvämningar från Mälaren behöver utredas.
- Dagvattenutredning behöver utföras.

Trafikkontoret

Trafikkontoret anser att den föreslagna förändringen av Lövholmen är positiv. Flera frågor kommer att behöva utredas vidare i fortsatt planarbete.

Planområde och användningsgränser: I det fortsatta planarbetet kommer det behöva utredas och diskuteras vad som ska planläggas som allmän platsmark respektive kvartersmark, samt undersöka om det finns behov av att inkludera ytor utanför det nu utpekade området.

Struktur: Trafikkontoret ställer sig frågande till om arbetssättet med att behålla fastighetsgränserna i området är korrekt utgångspunkt i en plan med denna storlek. Strukturen skulle kunna stärka sambandet mellan sjön Trekanten och Liljeholmsviken samt skapa genomsiktighet från Lövholmsvägen ner mot vattnet, men det saknas i aktuellt förslag. Trafikkontoret håller med om att en stadsrumsanalys bör genomföras samt att potentialen för kopplingar över Liljeholmsviken behöver undersökas. Kontoret ställer sig undrande till hur förslaget med de privata gatorna ska fungera över tid och hur allmänhetens tillgång till ytor säkerställs.

Gator och trafik: I det fortsatta arbetet med strukturen i området krävs utredningar som studerar:

- korsningspunkter över Lövholmsvägen med avseende på framkomlighet, dimensionering och risk för köbildning.
- flödesbedömningar i syfte att se konsekvenser
- hur föreslagna gångfartsgator kan utformas. Trafikkontoret har tagit fram riktlinjer gångfartsområden.
- sektioner som strukturplanen beskriver med avseende på kvalitet för gående.

Den föreslagna strukturen behöver medge de gatumått som de planerade funktionerna kräver. Det är viktigt att säkerställa att de kantzoner som skapas tillför kvalitet till gaturummet och förstärker vistelsevärden och möjligheter för stadsliv. Trafikkontoret vill inte att kantzoner utformas eller planläggs på ett sådant sätt att de

riskerar att användas för bilparkering. Barnens behov behöver uppmärksammas i den fortsatta planeringen för att ge trygghet och möjlighet att ta sig till och från området på ett självständigt sätt.

Cykel: Kontoret ställer sig tveksamt till att lägga cykelpendlingsstråket på den södra sidan av Lövholmsvägen i och med att anslutningspunkter behöver utredas och ändras, tillgängligheten till cykelinfrastrukturen blir lägre samt att det planerade skolan ligger på nora sidan. Även kajstråket behöver hanteras, kan bli en attraktiv och en viktig koppling för rekreationscyklister.

Kollektivtrafik: Dimensioner som ska gälla för plattform och ytor kring stationen behöver fastställas för att säkerställa placeringen av ny station för tvärbanan. Tvärbanan har en planerad högre turtäthet vilket kan ge konsekvenser för övrig trafik. Trafikkontoret ställer sig positiva till att studera möjligheterna att tillskapa angöringsplats för pendelbåt, detta är dock ytterst en fråga för trafikförvaltningen.

Angöring och parkering: På gångfartsområde och shared space ska antalet parkeringsplatser vara lågt i syfte att inte generera biltrafik. Trafikkontoret vill att antalet punkter där motorfordonstrafik ansluter från kvartersmark till allmän platsmark reduceras. Att samla garageplatserna ger potential till att minska körsträckor inom området. I strukturplanen framgår att utgångspunkten för bilparkeringstal är 0,5 vilket behöver utredas och diskuteras i det kommande planarbetet, siffran bör kunna justeras nedåt, både i och med det centrala läget och med hjälp av mobilitetsåtgärder.

Avfall: Det bör undersökas om det är möjligt att planera för stationär sopsug vilket skulle innebära färre fordonsrörelser och lägre bullernivå.

Park och förskolegård: Det är av stor vikt att det som planeras har hög kvalitet och att utformningen medger att det går att bibehålla en hög kvalitet över tid. Det är viktigt att exploateringen inte gör intrång i parken väster om Lövholmen. Det är angeläget att sol- och vindstudier utförs för att säkerställa att de offentliga rummen får goda ljusförhållanden och ett bra mikroklimat. Vistelseytor med sittplatser skapas på attraktiva platser i parker, gaturum, torg och kajer. Det är angeläget att förskolornas utemiljöer på bostadsgårdarna är välplanerade med bra mikroklimat och tillräcklig yta (10 kvm gårdsyta per barn).

Drift och underhåll: Gångfartsområden är generellt betydligt dyrare att drifva än traditionella gator. Trafikkontoret ser gärna att det i det fortsatta arbetet tas fram konsekvensbeskrivningar av planinnehållet med avseende på drift och underhåll. I det kommande arbetet med

att ta fram handlingar för allmänna ytor ska kommunaltekniska ytor i form av snöupplag redovisas. Dagvattenhanteringen inom området är viktig. Dagvatten ska i möjligaste mån ledas till växtbäddar för t.ex. träd och buskar.

Fastighetskontoret (FSK)

I anslutning till programområdet förvaltar Fastighetskontoret en mindre byggnad, med adress Lövholmsvägen 37. Byggnaden är grönklassad och används som kontor och visningslokal. Byggnaden är enligt gällande detaljplan placerad på parkmark och saknar därmed detaljplanestöd. Förvaltningen är därför angelägen om att detaljplaneområdet utvidgas till att inbegripa byggnaden och att den placeras på kvartersmark samt förses med användning kontor/centrumändamål. Förvaltningens uppfattning är att byggnaden innebär positiva mervärden för platsen och den framtida stadsdelen.

Detaljplaneförslaget möjliggör för flera förskolor i flerbostadshus i området. Som en del av FSK:s uppdrag, att vid behov förvärva bostadsrätter för förskolor respektive boende med särskild service enligt LLS, vill FSK hållas informerad i det fortsatta planarbetet.

Utbildningsförvaltningen

Utbildningsförvaltningen har tagit fram en studie som visar att en skola kan inrymmas i Beckers f d huvudkontor i området. Byggnaden kompletteras med matsal, idrott, skolgård samt yta för cykelparkeringar. Främst avses skolan att nyttjas för årskurserna 7-9 utifrån läget i stadsdelen samt skolgårdens storlek. Den kan dock inledningsvis komma att nyttjas även för lägre årskurser vid behov. Förvaltningen bedömer att den föreslagna skolan tillsammans med närliggande skolor som byggs ut klarar det kommande skolbehovet i Liljeholmen. Då den för skolan föreslagna fastigheten innehas av en privat fastighetsägare måste frågan om hur den kommunala driften av skolan ska lösas. Den frågan måste lösas innan utbildningsförvaltningen med säkerhet kan anse att behovet av skolplatser i området kommer att tillgodoses. Om frågan inte kan lösas på ett för utbildningsförvaltningen acceptabelt sätt, utifrån funktioner, kostnader etc, reserverar sig utbildningsförvaltningen för att en alternativ plats för skola måste föreslås i området.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet avstyrker förslag till strukturplan i föreliggande form. Skönhetsrådet instämmer i att programmets framtagna koncept för stadsbyggnad är värdefulla för att skapa en god stadsdel. Rådet anser dock att det presenterade förslaget till volymer, exploatering

och offentliga miljöer inte överensstämmer med målsättningarna i koncepten.

- Rådet befarar att förslaget ligger på ungefär den dubbla tätheten i relation till innerstaden, vilket riskerar att skapa en trång och oattraktiv miljö.
- Det är särskilt anmärkningsvärt trångt när det gäller de kommande skol- och förskolornas utemiljö, detta måste omarbetas.
- Den splittrade skala och front mot vattnet som föreslås bör helt omarbetas till en mer sammanhållen bebyggelse i den gängse kvartersskalan på 5-7 våningar.
- Rådet anser att förslaget inte respekterar områdets möte med vattnet, genom att förutsätta ytterligare utfyllnader och ändå inte skapa en kvalitativ offentlig miljö.
- Det framtida Lövholmens viktigaste offentliga rum bör vara ett generöst, grönt park- och kajstråk längs med hela stadsdelens möte med Mälaren. Inga byggnader ska läggas framför de kulturhistoriskt viktiga byggnaderna, exempelvis färgfabriken, som i så fall skulle tappa sin viktiga kontakt med kajen.
- Lövholmens industrihistoria är ett av områdets viktiga värden som även framgent bör vara avläsbar. Rådet anser att fler byggnader och konstruktioner bör bevaras och få nya användningsområden. En bevarandevärd anläggning som föreslås riven i förslaget, men som bör behållas är den tidigare kolsyrefabriken.

Rådet för funktionshinderfrågor

Rådet framför att i detta skede saknas helt en analys av tillgänglighet och användbarhet i strukturplanen.

Funktionshinderrådet Hägersten-Liljeholmen

Funktionshinderrådet har följande synpunkter:

- Gör rätt från början så att inte funktionshinder behöver tas bort i efterhand.
- Följ redan antagna program och riktlinjer i staden.
- Involvera de som har kunskap i processen t.ex. funktionshinderråden och pensionärsråden.
- Ta hänsyn även till de 20% av befolkningen som anser att de har en funktionsnedsättning enligt funktionshinderombudsmannens rapport avlämnad 2018.

Lövholmen är ett område där personer med funktionsnedsättning skulle ha goda förutsättningar till goda och nära kommunikationer,

det är plan mark, lätt för personer med funktionsnedsättning att ta sig fram, lätt för personal att framföra rullstol. Därmed lätt att bli fullt delaktig i samhället och få ett "Stockholm för alla".

2013 beslutade stadsfullmäktige att det i alla nybyggnadsprojekt som gäller bostäder och som innehåller minst 100 lägenheter ska prövas om det är lämpligt att inlemma bostäder enligt SOL och LSS. En strävan skulle vara att minst 5% av lägenheterna skulle vara sådana bostäder.

Idrottsförvaltningen

I handlingarna antyds att om möjligt så kompletteras kajen med brygg- och kajläggning i vattnet för att ytterligare möjliggöra för vistelse vid vattnet. Idrottsförvaltningen anser att denna inriktning är bra och att detta även ska inbegripa installationer av båtplatser.

Strax väster om det aktuella området finns en f.d. bollplan som för närvarande hyser uppställda moduler. Denna yta bör inrymmas med en mindre multisportanläggning för bollspel.

Förvaltningen anser att det är mycket angeläget att Liljeholmens idrottshallar kan behållas när hela området Lövholmen utvecklas, även om det blir i en senare etapp.

Stockholms Stads Parkerings AB

Stockholm Parkering har inga synpunkter men bolaget kan vara intresserade av eventuella parkeringslösningar med P-köp.

Stockholms hamnar

Enligt det markavtal samt drift- och underhållsavtal som Stockholms Hamnar har med Stockholms stad ansvarar Stockholms Hamnar för bryggor och järnvägsspår i Liljeholmen. Järnvägsspåret används idag av Cementa men när verksamheten avvecklas i området så upphör även behovet av spår i området.

I samrådsmaterialet redovisas utformningen av den nya kajen med bryggor för fritidsbåtar och badanläggningar. I vattnet mellan Liljeholmen och Reimersholme/Hornstull går Sjöfartsverkets riksintresseklassade allmänna farled som idag trafikeras av tung sjötrafik, badplatser inte är lämpliga att förlägga i denna typ av vattenområden.

Vidare kommer även Stockholms Hamnar att delta i arbetet med den riskanalys över påseglingsrisk som ska genomföras.

Slutligen vill Stockholms Hamnar påpeka att i utveckling av vattennära områden bör det övervägas om kajen kan nyttjas för

kollektivtrafik på vatten, som komplement till landbaserad kollektivtrafik.

Stockholm Vatten och Avfall

Avfall

Stockholm Vatten och Avfall har en prioriteringsordning för insamlingssystem där maskinella system i första hand alltid ska väljas vid nybyggnation. Dvs stationär sopsug, bottentömmande behållare (underjordsbehållare) och mobil sopsug ska väljas i första hand framför det manuella insamlingssystemet kärllhämtning (soprum). Däremot behöver flera insamlingssystem komplettera varandra där till exempel fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar görs i soprum/sophus medan restavfall (soppåsen) och matavfallet samlas in via sopsug eller markbehållare.

Stockholm Vatten och Avfall förespråkar även alltid att det i fastigheten möjliggörs för matavfallsinsamling för hushåll och verksamheter. För matavfall från verksamheter är avfallskvarn till tank eller kombitank prioriterat då det underlättar hantering vid större mängder matavfall.

Alla verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller måste ha en typgodkänd fettavskiljare installerad för att förhindra att fett släpps ut i avloppsnätet. För mer information kontakta Stockholm vatten och avfall.

Möjligheten till fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar förordas, detta för att uppnå målen i stadens avfallsplan och miljöprogram. Fastighetsägaren ska i enlighet med stadens lokala avfallföreskrifter möjliggöra omhändertagande av hushållens grovavfall, antingen via soprum eller via uppställningsplats för container.

Vid vidare utredning under planarbetet är det viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingssystem kan framföras inom området och angöras vid hämtplatsen.

VA

Stockholm Vatten och Avfall har äldre befintliga VA-ledningar med anslutning till dagens fastigheter i området. Området är ett separerat system, dvs avloppet är uppdelat i dagvattenledningar och spillvattenledningar. Eventuella flyttningar av befintliga ledningar bekostas av projektet.

Vattenförsörjning: Vattenanslutning kan beredas genom den befintliga vattenledningen i Lövholmsvägen, Lövholmsgränd eller

Lövholmsbrinken. Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +50 m vp över stadens nollplan. Intern tryckstegring kan erfordras, sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten AB.

Spillvatten: Spillvattenanslutning kan beredas genom den befintliga spilledningen i Lövholmsvägen, Lövholmsgränd eller Lövholmsbrinken. Anslutningsnivåerna för framtida fastigheter styrs av de befintliga ledningarnas nivå längs Lövholmsvägen. För fastigheterna längs kajen kommer det inte finnas möjlighet till självfallsanslutning till befintligt spillvattennät. Vid planering av området och höjdsättning av markytorna behöver därför ett E-område för en avloppspumpstation planeras in för att kunna erbjuda spillanslutning av lägre placerade fastigheter.

Dagvatten: Dagvattensituationen för planområdet bör utformas med hänsyn till målen i Stockholms stads dagvattenstrategi ”Stockholms väg till en hållbar dagvattenhantering”. Dagvattenstrategin förordar en Hållbar hantering av dagvatten, på såväl kvartersmark som allmän platsmark, där dagvatten från hårdgjorda ytor fördröjs och omhändertas lokalt. Dagvattenhanteringen ska kombineras med en genomtänkt höjdsättning som möjliggör att avrinning vid extrema regntillfällen sker på markytan utan att skada bebyggelse eller viktig infrastruktur inom planområdet. Vid planläggning för ny och större ombyggnation ska planbeskrivningen, med stöd i dagvattenutredning och miljökonsekvensbeskrivning, redovisa hur måttet kan uppfyllas och miljö kvalitetsnormerna följas.

Övriga remissinstanser

Stockholm Exergi

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och/eller fjärrkyla-ledningar. För att kunna planera ev. ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att vi tecknar genomförandeavtal snarast möjligt. I övrigt har företaget ingen erinran.

TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar i och i anslutning till detaljplaneområdet vilka Skanova önskar att så långt som möjligt behålla för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta

undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Ellevio

Regionnät: Det finns ett befintligt 110 kV kabelstråk i Trekantsvägen bestående av två kabelförband. Högspänningsförbindelser likt denna omfattas av en tröghet i form av krav på hänsyn och att avbrottsplaneringen i Stockholm är ansträngd de kommande åren på grund av den pågående kraftiga utbyggnaden av elnätet. Detaljplanen kan komma att medföra ledningskorsningar med andra ledningsägare och därför är det Ellevio regionnäts önskan att dialog påbörjas så tidigt som möjligt så att inte hänsyns - och avbrottskraven försenar genomförandet av planen.

Lokalnät

- Nätstationer: För att klara elförsörjningen av tillkommande bebyggelse räknar Ellevio med att två nya nätstationer behöver etableras. Det är viktigt att förutsättningar ges så att nätstationers funktioner tillgodoses. För fristående standardstation behövs E - område 10x10 m. Inhytt eller platsbyggd fristående nätstation behöver minst 5x10m utrymme. Ellevio vill vara med i ett tidigt skede för samråd om lägen för nätstationerna.
- Ledningar: Befintliga 11 kV och 0,4 kV ledningsstråk finns i Lövholsgränd samt i Lövholsbrinken. Ledningarna kommer behöva omförläggas i samband med att nytt elnät byggs för området. I Liljeholmsvägen samt i Trekantsvägen finns större 11 kV och 0,4 kV ledningsstråk som måste beaktas vid planens genomförande.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Lindéngruppen (Lövholsmen 16)

Övergripande: Lindéngruppen AB är ägare till fastigheten som idag rymmer den stiftelseägda Färgfabriken, en konsthall som fungerar som en plattform för samtida kulturella uttryck med tonvikt på konst, arkitektur och stadsplanering.

Om strukturplanen skulle följas står fastigheten inför en värdeminskning och en situation där hyresgästen Färgfabriken - vars verksamhet utgör områdets kulturella hjärta - får en

kringskuren utvecklingsmöjlighet. Lindengruppen yrkar därför på att strukturplanen revideras inför samrådet så att fastighetens behov tillgodoses.



Byggnaden som rymmer Färgfabriken, sedd från vattnet.

Planens intensioner tex gällande förhållningsätt till de historiska byggnaderna i området samt kopplingen till kajen rimmar inte med det faktiska förslaget.

Färgfabrikens byggnad är en karaktärsstark märkesbyggnad i området, som tillför kulturhistoriska, tekniska, miljömässiga och konstnärliga mervärden till området. Stadens strukturplan har däremot i nuvarande utförande givit Färgfabriken en underordnad roll utan att ta vara på byggnaden som identitetsskapande miljö och potential som katalysator för utvecklingen av stadsdelen.

Strukturplanen måste tydligare utgå från Färgfabriken som områdets värdekärna och helhetsutformningen måste anpassas efter fabrikshusen.

Den befintliga entréplatsen mot vattnet vid Färgfabriken bör förbli öppen och kan bli områdets nav som ett sjötorg med omgivande byggnader. Platsen har förutsättningar att bli en gemensam målpunkt som samlar både boendekvaliteter, handel och rekreation. Den föreslagna grönytan söder om Färgfabriken är genom sitt läge mindre lämpat för rekreation och kan istället användas för en sammanhängande stadsbebyggelse.

Kajen bör, till skillnad från strukturplanen, förstärkas som huvudstråk för gående och kvarterens fronter komponeras med hänsyn till läget på kajen, med aktiva bottenvåningar för handel, restauranger och verksamheter.

Översiktsplan och program: Med hänsyn till Stadens översiktsplanering, uppfyller Färgfabrikens byggnad ett flertal av de strategiska målen. Fastighetens intressen bör tas till vara och omgivningen bör utvecklas i samklang med Färgfabriken som mötesplats. För att kunna fortsätta vara en fungerande och attraktiv destination i Stockholms stadsbild och kulturliv, får kontakten med vattnet inte brytas.

Riksintresse: Den bevarade industribebyggelsen i Lövholmen, med sin karaktärsstarka front mot vattnet och kopplingarna till andra stadsdelar visuellt såväl som genom kommunikationsmöjligheter över vatten, behöver stärkas för att tillgodose riksintressets behov. Tillägg som görs i bebyggelsen behöver lyfta fram karaktärsbyggnader som Färgfabriken, inte bygga höga volymer framför dem.

Planförslaget: Utrymme för transporter till och från byggnaden, lastning och lossning samt parkering och förvaringsutrymmen decimeras på ett icke acceptabelt vis i samrådsförslaget. Tillräckliga utrymmen måste säkras upp i det kommande samrådsförslaget.

Kvarteren öppnar upp på sina ställen mot vattnet vilket medför en omotiverad flikighet och en ojämn frontlinje. Enligt förarbetena för strandskyddslagen bör ett normalt avstånd mellan kajkant och byggnader vara flera tiotals meter, för att säkra upp allmänhetens tillgång till strandlinjen.

De gröna publika ytorna i området är mycket begränsade på de mest lämpade platserna men onödigt omfattande på platser som lämpar sig mera för lokalisering av byggnader. Det vore av intresse att lyfta fram såväl blå som grön yta i planeringen, som en viktig rekreativ faktor.

Förgårdsmarker har i strukturplanen skjutits in i gaturummen vilket gör gaturummet otydligt och entreer och sockelvåningar mindre stadsmässiga. Det framgår inte tydligt hur parkering och trafikflöden är planerade för området.

Genom hela området har de nya byggnadskropparna lyfts upp på kvartersstora bottenvåningsplan. Den variation i storlek och utformning som bostadshusen ges ovanpå planet, kan förtas av ett jämnstort genomgående sockelplan i ögonhöjd när man går utmed gatan. Utformningen bör tydligt främja en samtida integrerad stadsmiljö där bostäder, gatuliv och handelslokaler blandas.

Fastighetsutveckling: Färgfabrikens unika byggnad riskerar att försvinna visuellt vid en stor och tät exploatering på omgivande fastigheter. Det bör studeras om en utökad byggrätt för exempelvis bostäder eller kontor kan tillskapnas mot syd eller som påbyggnad av

fabriksbyggnadens södra del. Lokalytor, i exempelvis en uppglasad volym mot vattnet, kan stärka Färgfabrikens verksamhet. Ett torg framför färgfabriken kan med fördel utvidgas norrut och rymma restauranger och publika lokaler.

Parkering: Parkering inom området bör utföras som underjordiska parkeringshus vilket frigör sockelpartierna för andra användningar så som handel och centrumändamål. Parkeringsplan i gatunivå medför slutna väggpartier i ögonhöjd vilket innebär ett negativt uttryck i stadsbilden. Bottenvåningarna bör i högsta möjliga grad utföras uppglasade för bästa möjliga kommersiella lägen.

Bostadsrättsföreningen Trekanten Liljeholmen (Trehörningen 2)

Föreningen framför följande synpunkter:

- Strukturplanen redovisar alltför små friytor inom. Detta kommer att skapa ett ytterligare tryck på området kring sjön Trekanten som redan är hårt utnyttjat.
- Fler övergångsställen behövs på Lövholmsvägen. I dag korsar elever och kollektivtrafikresenärer vägen där det idag inte finns något övergångsställe.
- Behåll kantstensparkeringen på Lövholmsvägens södra sida, på planillustrationen har den utgått. Parkeringen används i stor utsträckning som boendeparkering av föreningens medlemmar eftersom parkeringsplatserna på fastigheten är alltför få.
- Bevara de uppvuxna träden längs Lövholmsvägen vilka är borttagna på planillustrationen. De är värdefulla och ger gatan en lummig karaktär. På en sektionsskiss över den framtida Lövholmsvägen är de befintliga träden ritade på fel plats. Skissen redovisar befintliga träd placerade på föreningens parkering.
- Den flyttade spårväghållplatsen blockerar räddningsvägen för föreningens fastighet.
- På en sektionsskiss över Lövholmsvägen illustreras en tanke att bygga ett smalt tvåplanshus på föreningens parkering för ”ökad stadsmässighet”. Föreningen vänder sig mot den tanken i och med att parkering tas i anspråk.
- Det uppstår lätt köbildning i området och Tvärbanans trafik förväntas öka. En utredning bör redovisa såväl dagens trafiksituation i området, som den som förväntas uppstå pga utbyggnaden. Vidare bör alternativa till- och utfarter, utöver Lövholmsvägen, redovisas för området.

Färgfabriken (Lövholmen 16)

Stiftelsen Färgfabriken hyr fastigheten Lövholmen 16 och bedriver sedan 1995 en verksamhet i fastigheten. Färgfabriken är en aktiv

kulturinstitution som även riktar sig mot sociala och samhällsorienterade aktiviteter – en unik plats för Stockholms kulturliv. Mot den strukturplan framtagen av staden och byggherrarna som har presenterats har Färgfabriken ett antal synpunkter:

- Utgå från Färgfabriken som i dagsläget är ett aktivt kulturcentrum. Byggnationen i området bör beakta och harmoniera med kvarvarande existerande byggnader med kulturhistoriska värden.
- Utveckla en tydlig kontakt till vattnet genom ett publikt torg framför Färgfabrikens entré, vilket kommer att profilera hela området och bli en viktigt social yta – en mötesplats på Lövholmen.
- Bevara och beakta de nuvarande kulturskapande aktörernas behov, som i dagsläget har rivningskontrakt. De har möjligheter att ge området en särprägel efter ombyggnationen.
- Utveckla en strategi som även undersöker möjligheter att formulera arkitektoniska innovativa lösningar som inte bara repeterar de områden som byggs på ”löpande band” i dagsläget.
- Skapa en kaj som stråk för gående med aktiva bottenvåningar för handel, restauranger och verksamheter som inte enbart har en kommersiell karaktär.
- Beakta närområdena som sjön Trekanten, Vinterviken, Liljeholmens centrum och Gröndal. Gröndal är en utmärkt referens, en del av staden om innehåller byggnader med hög arkitektonisk kvalitet.

Lövholmen har alla möjligheter att kunna bli mycket mer än ett annat samtida frampressat byggprojekt där enbart kompromisser och kortsiktiga vinstmarginaler styr processen. Lövholmen kan bli en internationell referens för stadsutveckling.

Byggnads AB Karlsson & Wingsjö
(Tryckeriet 13 och 14)

Stället sig generellt positiv till förslag till strukturplan men har följande synpunkter.

Struktur och höjder: Fastighetsägaren anser planmönstret och den varierade höjdsättningen är tilltalande men att både högdelarna och byggnadsfronterna mot de urbana stråken tillåts bli högre på grund av det centrala läget.

Grön struktur och kaj: Husliven i kajstråket i strukturplanens nordöstra kvarter ligger på ett lagom avstånd från kajkanten.

Fastighetsägaren anser att den allmänna platsen norr om sin egen fastighet i en framtida utveckling bör omvandlas till kvartersmark för att hålla samma avstånd mellan vattnet och bebyggelsen och för att utöka Tryckeriet 13:s möjlighet för exploatering.

Gatunät: Gatan Liljeholmsstranden bör i en framtida utveckling endast vara till för utryckningsfordon och inte vara en tillfartsväg, vilket indikeras på sidan 18 i strukturprogrammet.

Övriga, ej sakägare

Skrivelse med 110 underskrifter

De som skrivit under detta upprop kräver att Stockholms stad tar sitt ansvar och garanterar bra uppväxtmiljöer för barn i de stadsutvecklingsområden som nu planeras, bl.a. Lövholmen. Vi vill se:

- friliggande förskolor med gårdar på ca 30 kvm per barn, gårdar som är kuperade och med rik växtlighet
- att man tidigt i planprocesserna säkrar tillräckliga parkytor
- att barnkonsekvensanalyser utarbetas och används i planarbetet

Hägerstens hembygdsförening

Föreningen har följande synpunkter på strukturplanen.

Exploateringsgraden måste bli betydligt lägre, strukturplanen innebär att barns och ungas behov är nedprioriterat vilket medför risk för både en växande ohälsa och en otrivsamt stad. Mellan Start-PM och beslut om tidigt samråd (mars 2018) så har föreslaget ökat med 500 lägenheter. Konsekvenserna av att höja exploateringen med 33% kommenteras inte, men en jämförelse med Start-PM och nämndens beslut visar t.ex. att:

- antalet förskoleavdelningar ökar med 3 st
- ytterligare en förskola kan bli aktuellt
- staden inte längre föreslår att en friliggande förskola ska utredas
- att de offentliga platserna inte ska tillföra mer grönska
- att skrivningar om tillräcklig parkyta inom området och parker i olika storlekar strukits
- det inte längre står att goda ljusförhållanden ska möjliggöras på de privata gårdarna.

Vid programsamrådet för 10 år sedan studerades en utbyggnad på 500 bostäder på den mark där det idag föreslås ca 950 bostäder i strukturplanen.

Friytor – offentliga rum

Strukturplanen föreslår ett par mindre torg och två fickparker på 0,15 respektive 0,14 ha. Parkerna utgör komplement till förskolegårdarna på innegårdarna och ska även kunna locka externa besökare. Förslaget stämmer dåligt med stadens parkprogram som anger att det bör finnas en kvarterspark på minst 0,5-5 ha inom 200 meter från bostaden. Stadsdelarna Liljeholmskajen/Årstadal lever inte heller upp till dessa mål om parkstandard och närhet till grönyta, vilket har medfört konkurrens mellan olika barngrupper vad gäller nyttjandet av kringliggande parker och grönytor.

Det finns olika riktlinjer för hur en bra stadsmiljö byggs upp. UN Habitat anger t.ex. att 15-20% av landytan bör vara friyta. Det skulle innebära en friyta på Lövholmen på ca 1-1,5 ha. En absolut miniminivå enligt stadens parkprogram innebär att det borde finnas 1 park inom planområdet om minst 0,5 ha, förutsatt att den västra delen av planområdet försörjs av en befintlig park utanför

Förskolorna

Strukturplanen föreslår 30 förskoleavdelningar på 5-6 förskolor och utgår från 5 kvm/barn och förskolegård kompletterat med 5 kvm/barn i en kompletterande lekpark. T.ex. Malmö stad har riktlinjer på 30 kvm/barn. Malmös erfarenheter är att en för liten yta inte kan kompenseras med andra kvaliteter. Om t.ex. bara en avdelning per förskola går till parken så kommer ca 100 barn att vistas där samtidigt. Aktuell forskning visar att yta är en central kvalitet för lek och rörelse och har avgörande betydelse för barnens hälsa och välbefinnande. Planförslaget måste arbetas om för att ge barnen en boende- och stadsmiljö som inte riskerar deras framtida hälsa.

Hembygdsföreningen anser att den barnkonsekvensanalys som staden ska ta fram måste göras tidigt. En friliggande förskola och förskolegårdar med minst 20 kvm/barn bör vara ett krav.

Att bygga utifrån platsens kulturhistoriska förutsättningar

Planen redovisar byggnader som ska bevaras, men inga miljöer. Ingen skorsten föreslås t.ex. bevaras. Utan hänsyn till platsens egen historia blir denna industrikänsla allmän och mycket av kunskapen om platsen går förlorad. Det krävs ytterligare studier som underlag för vilka objekt och miljöer som bör bevaras. Kajen och området framför Färgfabriken, smedjan, och förbandsfabriken bör bevaras

vilken är en miljö som bär på viktiga berättelser om olika verksamheter på platsen. Platsen kan bli en unik destination.

Kulturmiljön som inspirationskälla

Staden avser att ta fram en antikvarisk konsekvensutredning. Men om Lövholmens industrihistoria ska kunna bidra till den nya stadsdelens identitet och attraktivitet i en mer kreativ mening, handlar frågan inte enbart om konsekvenser för kulturarvet utan framförallt om hur det förflutna kan spela roll och inspirera det nya som byggs. Detta förutsätter en process där kulturhistoriker och stadsplanerare tillsammans ställer frågorna och söker svaren i en kulturmiljöanalys, Möjligheterna att skapa/bevara lämpliga lokaler för konstnärer i området bör utredas liksom hur dessa verksamheter kan stärkas. De ca 300 konstnärer som idag arbetar i området kan bidra till att göra det nya Lövholmen till ett verkligt kulturellt centrum.

Samfundet St:Erik

Samfundet är positiv till planens intensjoner och bevarande men ser ett problem med det föreliggande materialet är att de byggnader som föreslås bevaras hör till en relativt kort tidsperiod, från slutet av 1880-talet till 1910-talet. Detta smala tidsdjup är inte representativt för platsens långa industrihistoria och osynliggör cementindustrin som präglade platsen från 1940-talet fram till idag.

Samfundet motsätter sig omfattande rivningar av den befintliga bebyggelsen i området, särskilt av Cementas välbevarade silo och cementpackeri från 1949 och 1960. Värdet förstärks av byggnadens dominans i stadsbilden. Det finns många lyckade exempel på omvandlingar av äldre betongsilos runt om i Europa.

Exploateringen framstår som alltför stor, och några mycket höga huskroppar riskerar att skapa dåliga ljusförhållanden i gatunivå. Vissa husvolymmer framstår också som alltför höga i förhållande till de närliggande kulturhistoriska byggnader som förslås bevaras. Exploateringsgrad och förslag till bevarad bebyggelse måste grunda sig på noggranna analyser och utredningar av kulturmiljön, vilka behöver tas fram i det fortsatta planarbetet.

Socialdemokratisk förening Gröndal/Liljeholmen

Föreningen är positiva till att området ska utvecklas men har följande synpunkter.

En levande stadsdel: En mer ambitiös agenda för Lövholmen efterfrågas. Området är unikt och här finns möjligheten att skapa en särskild identitet i ett mycket centralt läge. Förslaget som nu

föreligger främjar inte områdets sociala hållbarhet, utan riskerar leda till en segregerad, homogen och livsfattig stadsdel.

Kultur: och föreningsliv: Föreningen önskar uppmana till alla ansträngningar att bevara så stor del av det industriella arvet som möjligt då det utgör värdefull kulturhistorisk miljö och kan utmärka Lövholmen som en unik stadsdel med särskild prägel. Försök bör göras att tillgodose behov för fler kulturverksamheter än bara Färgfabriken. i området.

Övrigt: Vi välkomnar förslaget att en skola ska inrättas. När skolan inrättas bör åtgärder vidtas så att lokalerna kan brukas av allmänheten och/eller föreningslivet när de inte tas i bruk av skolverksamheten. Det råder idag stor brist på föreningslokaler i området.

Föreningen föreslår att stadsdelen ska göras helt eller näst intill bilfri då det skulle innebära ett bättre markutnyttjande samt möjliggöra innovativa spännande lösningar för att skapa en social och inkluderande stadsmiljö. Även andra smarta gröna lösningar bör främjas. Lösningar som främjar försök med lokal cirkulär resurshushållning.

Det är viktigt att närheten till vattnet används positivt.

Reimersholmes socialdemokratiska förening

Byggnationen vid Lövholmen kommer, särskilt om husen blir väldigt höga, att även påverka miljön på Reimersholme. Mot denna bakgrund föreslår föreningen att stadsbyggnadsförvaltningen inför det fortsatta samrådet säkrar att även boende på Reimersholme informeras och får möjlighet att ge synpunkter.

Barns Utemiljö I Stockholm (BUMS)

Två yttranden har inkommit från representanter från föreningen.

Föreningen delar målbeskrivning men ser inget samband mellan målen och den föreslagna bebyggelsen. Vid stadsbyggnadsnämndens sammanträde den 23 november 2017 lämnades ett särskilt uttalande (från rödgröna) vilket betonade vikten av att skolbehovet tillgodoses liksom att barnens utemiljöer får en fullgod utformning och storlek. I samband med beslutet om tidigt samråd ökar antalet föreslagna lägenheter med ca 500 lägenheter vilket innebär att goda miljöer bli än mer omöjliga att skapa. Inte någonstans argumenteras för utökningen av antalet lägenheter eller diskuteras hur detta påverkar strukturplanens visioner.

Gårdarna i Lövholmen bedöms få ca 5 kvm egen gård per barn, vilket är alldeles för litet. Malmö Stad har riktlinjer om 30kvm/förskolebarn.

Göteborg stad har en riktlinje på 35 kvm/förskolebarn men har i praktiken en praxis på minst 20 kvm/förskolebarn.

Bostadsgårdarna och förskolgårdarna ska kompletteras med nya parker, dessa förväntas ta emot omkring 30 förskoleavdelningar samt externa besökare. Det är omöjligt att föreställa sig hur två små parker ska kunna svälja det stora antalet barn och invånare som förslaget aviserar.

Skuggstudierna i strukturplanen visar att stora delar av gårdarna kommer att ligga i skugga stora delar av året vilket ökar ytterligare med 33% ökning av exploateringsgraden. Risken är stor att även barnen på förskolan kommer att sakna sol- och dagsljus både ute och inne.

Det är svårt att åstadkomma bra förskolegårdar då de ligger på garagetak. Det blir dyrt att plantera riktiga träd och att anlägga kuperad terräng.

I några fall aviserar att takterrasser kommer att nyttjas som förskolegård, all erfarenhet visar att detta fungerar dåligt och inte är ett alternativ till förskolegårdar. Enligt erfarenhet fungerar även samutnyttjande med boende, vilket föreslås, dåligt och skapar konflikter. Föreningen bedömer konsekvenserna av samrådsförslaget som allvarliga för barnen välfärd.

Föreningen vill också hänvisa till Kulturförvaltningens remissvar och peka på att en förankring i historien är viktig också för barnen.

Gröndals intresseförening

Föreningen framför följande visioner för utvecklingen av området.

Lövholmen ska vara en unik stadsdel med en egen identitet där industrihistoria och hållbarhet är viktiga parametrar: Lövholmen är värd att uppmärksammas som vitalt industriområde i Stockholms tidiga industrihistoria. Mer av kulturmiljön som kolsyreindustrin och cementas byggnader innebär bör bevaras.

Stadsdelen ska vara varierad avseende möjliga aktiviteter, funktioner och service för alla året runt.

- Det vore önskvärt om Lövholmens hela behov av elevplatser för grundskolan (årskurs 1- 9) tillgodoses inom själva området på grund av resvägar och att behovet är stort. Behovet av skola underskattas återkommande.

- För att stärka demokratin och understödja föreningslivet är det viktigt att det kommer att finnas tillgång till samlingslokaler på området.
- Det är viktigt att kapaciteten för b.la. kollektivtrafik och räddningstjänst säkerställs på dessa vägar.
- Behovet av grönt och parker kan inte nog understrykas!

Stadsrummen ska ha en mänsklig skala och samtidigt hög exploatering: Det skulle kunna upprättas en bro för gående över Lövholmsvägen för att öka integrationen med närliggande område och kopplingen till Trekanten.

Förhållandena för gång, cykel och kollektivtrafik ska vara goda. Möjliggör pendelbåtstrafik och utöka den turtäthet som gäller idag

Husen ska vara vackra över tid: Aktiva bottenvåningar, undvik platta tak och färgerna grått, vitt och svart. Se till att husen har burspråk och varierande balkonger. Förebild skulle kunna vara S:t Eriks området vid nya Nämndhuset.

Den nya strukturen ska ge en bra helhet och bra kopplingar: Bra med sammanhängande strandpromenader och gröna områden. Etablera en målpunkt längs kajen, kanske café, saluhall och en utställning om industrihistoria?

Kungsholmens kultur- och hembygdsförening

Föreningen anser att Lövholmen är det sista kvarvarande industriområdet i de centralare delarna av Stockholm och att det därför måste bevaras i sin helhet. Bostadshus kan sprängas in i den befintliga miljön utan att värdefull industriarkitektur rivs, den föreslagna rivningen är oansvarigt, då så få miljöer finns kvar som vittnar om Stockholms industriella historia.

Kungsholmens kultur- och hembygdsförening ansluter sig till ett drygt tio år gammalt förslag från Färgfabriken: bevara all industriarkitektur och bygg smala höghus med bostäder emellan de befintliga byggnaderna. Med tanke på att bostadspriserna just nu är för höga vad gäller nyproduktion behövs heller inte den höga exploateringen av Lövholmen som detta tidiga detaljplaneförslag.

Brf Bränneriet

Bostadsrättsföreningen ligger på Reimersholme. I förslaget finns extremt höga hus som starkt avviker i höjd från närområdet och som kommer att utgöra ett mycket dominerande inslag i omgivningen. Detta kan inte anses vara rimligt och förenligt med god stadsplanering, låt husen bli lägre.

Boende på Bränningevägen 25

Kajläget och det anknyttande industrispåret, som idag bär tåg med cement, behöver och måste bevaras! Detta är idag det enda kajläget med anknyttande spår i närförort. För långsiktigt hållbara transporter måste kombination sjötransport - järnväg så långt möjligt nyttjas och möjliggöras att nå så nära kund/slutdestination som möjligt! Många byggprojekt är på gång i närområdet, att ta in byggmaterialet med fartyg/pråm och omlasta till järnvägsvagn till dessa projekt innebär avsevärd lättnad av tung fordonstrafik på våra vägar. Ett reservat måste läggas in för de idag befintliga järnvägsspåren. Dessutom måste kajen bibehållas så att fartygsanlöp av den storlek som sker idag inte stöter på hinder.

Beredskapsskäl kan åberopas, Försvarmakten kan lägga in sitt veto mot ett ohejdat byggande, som för all framtid omöjliggör godstransporter med fartyg och tåg från Lövholmens kaj.

Den idag fria ytan framför Färgfabrikens fasad måste få förbli öppen och utvecklas till en attraktiv park. Stenmuren som är en förlängning av Smedjan mittemot Färgfabriken måste få bli kvar, den spännande gången ned från grinden mellan två gamla stabila gråstensmurar har vi inte på så många ställen i staden.

Stor hänsyn måste tas till de K-märkta byggnader som ska bevaras och att de får behålla sin frihet, kan fortsätta stå fritt, inte blir ihopbyggda med nya byggnadsdelar - undantag är då Smedjans brandmur mot nuvarande Förenade Kolsyrefabrikerna.

Boende på Fejavägen 22

Anser att strukturplanen bör öppnas upp för en plats framför Färgfabriken ner mot vattnet för rekreation och kultur. Plasten kan även ge möjlighet för kollektivtrafikbåtar att lägga till.

Boende på Gröndalsvägen 21

Känner oro över de begränsade grönområden som planeras i Lövholmsområdet. Särskilt med tanke på att det redan är trångt runt t.ex. sjön Trekanten. Förslaget uppmanas att ses över.

Boende på Gröndalsvägen 21

Står bakom Hägerstens Hembygdsförenings yttrande. Hänvisar till plan och bygglagen som säger att "Den goda livsmiljön som främjas ska vara tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper". Anser inte att alla samhällsgrupper främjas denna strukturplan när endast en upplåtelseform utförs på bostäderna.

- Kommunen har genom att ha ge markägarna planinitiativet skapat denna mycket dåliga, hårt exploaterad strukturplan som inte borde ha lanserats i Stockholms Stads namn. Staden borde gjort en egen Stadsplan
- Exploateringen av området tar väldigt lite hänsyn till platsens historia.
- Staden måste ta fram och redovisa vilka nyckeltal som gäller i området och ta fram konsekvensanalyser i ett större perspektiv för exempelvis skolor, förskolor, fritidsgårdar, trafik, kommunikationer, rekreation, utemiljöer m.m.
- Kommunen har alldeles för länge, varit alldeles för passiv och inte vågat formulera en vision för detta område. Redan 1988 såldes Kolsyrafabriken, staden kunde ha köpt in fabriken för ett långsiktigt mål. Stadsmuseum sa länge att "Kolsyran" skulle bevaras men nu i nya planen ska den rivas. Liknande gäller för andra industrier.
- Området borde möjliggöra bostäder för "normallöner" samt hyresrätter. En endimensionell stad skapas annars.
- Behåll kajmöjligheter för både gods och människor för att minska risken för svårigheter med båttrafik som alternativ till gator och vägar.
- Byggnadsinventeringar för Kolsyrafabriken säger att byggnaderna är väl värda att bevara. Även Cementas karaktär och storhet bör vara kvar för minna om stadens byggmaterialtransporter på Mälaren. Kulturhistoriska inventering bör göras omgående för dessa byggnader.
- Enligt studien "Kulturhistoriska värderingsmodeller" 2017, (34 sid) så råder en eftersläpning från den teoretiska ideutvecklingen till det praktiska arbetet med kulturmiljöinventeringar." Processynen behöver stärkas.
- Länsstyrelsens remiss om Översiktsplan för Stockholm 2016.10 är entydig att industrimiljöernas värde har för lite beaktats.
- Det som har byggts i Hammarby Sjöstad och Årstadal är enformigt och fantasilöst. Industriernas former och berättelser behöver tas med i gestaltningen av det nya.
- Området behöver större andel parkmark.

Boende på Gröndalsvägen 23

Väldigt lite av dagens byggda miljö bevaras, det finns flera byggnader som är kulturhistoriskt viktiga och definitivt skulle kunna ingå i områdets utveckling. Stadsbyggnadskontoret har själva konstaterat att området har en rik industrihistoria och att industribbyggelsens kulturhistoriska värde är högt. Boenden lyfter särskilt fram att bevarande bör ske för:

- Lövholmen 15 husnummer 5 vilken kan inkorporeras i den strukturplanen och byggas om till fungerande bostäder/verksamhet.
- De två skorstenar som finns på Lövholmen 15 husnummer 4 samt Lövholmen 12 husnummer 1, för att skorstenarna fortsatt ska vara ett dominerande inslag i stadsbilden och visa på områdets historia.

Kvarter bör brytas upp för att skapa en mer intressant upplevelse av det nya Lövholmen, bygg inte ett område som består av byggnader med samma utseende. I områdets utveckling bör ny byggnation utgå från den industrihistoriska värdekärnan som området idag karaktäriseras av.

Annars ges positiv kritik till strukturplanen och dess variation i höjdlid, brokighet, kvartersstorlekar och täthet i form av gaturum som bygger vidare på områdets urbana karaktär.

I ett kompletterande yttrande önskar boenden att yta för fotbollsplan planeras in i utvecklingen av Lövholmen. Grusplaner som funnits tidigare är idag omgjorda till boulevaner, och uppställningsytor för baracker i anslutning till Lövholmen. Den enda fungerande planen idag i närområdet är konstgräsplanen i Gröndal som oftast är uppbokad.

Boende på Gröndalsvägen 172

Området är en stor del av den boendes barndom varför det bör bevaras. Boenden anser även att byggnation är onödigt.

Boende på Katrinebergsvägen 2

Tycker att det är positivt att det finns möjlighet att utveckla Lövholmen till ett blandat område med en tillgänglig strandlinje.

Boenden har följande synpunkter:

- Det bör inte bli alltför stor dominans av bostäder vilket har skett i andra stadsutvecklingsprojekt i Liljeholmen på bekostnad av arbetsplatser och andra funktioner.
- Ett större, samlat offentligt rum vid vattnet önskas, med fördel framför Färgfabriken. Kajstråket bör breddas.
- I underlaget står det att stadsrummen ska ha en mänsklig skala. Flera av byggnaderna som omgärdar rummen är dock höga och skuggar de offentliga rummen. Tydligare dagsljus- och skuggstudier önskas samt en justering av byggnadshöjderna. Visualiseringarna av de offentliga rummen bör ge en mer rättvisande bild av skuggning etc än vad som är fallet i strukturplanen.

- Barnperspektivet bör lyftas tydligare i planarbetet. Det är brist på förskolor. Det är problematiskt att utgångspunkten i planarbetet är att förskolebarnen ska hänvisas till parker i och med att förskolegårdarna placeras på bostadsgårdar och parker ska utgöra komplement till dessa. Det är viktigt att barnen får en tillräckligt stor friyta som kan tillgodose barnens lekbehov och ge möjlighet till en större andel naturliga material.
- Ifall det är svårt att få till goda skol- och förskolemiljöer bör exploateringsgraden ses över.
- Det finns många fina kulturhistoriskt intressanta byggnader på Lövholmen som kan ge karaktär till den nya stadsdelen, fler av dessa bör bevaras.
- En antikvarisk konsekvensutredning bör utgöra en integrerad del av planprocessen.
- Det är viktigt att de kulturella aktörerna även kan få en plats i den fortsatta stadsutvecklingen av Lövholmen.

Boende på Liljeholmsgränd 4

Anser att det skulle behövas några lite finare restauranger, vilket saknas i Liljeholmen idag.

Boende på Lungtorpsvägen 26

Tycker det är trist att ytterligare ett ateljéhus försvinner. Det är viktigt att konstnärer ska kunna verka i staden och också ha råd med hyrorna.

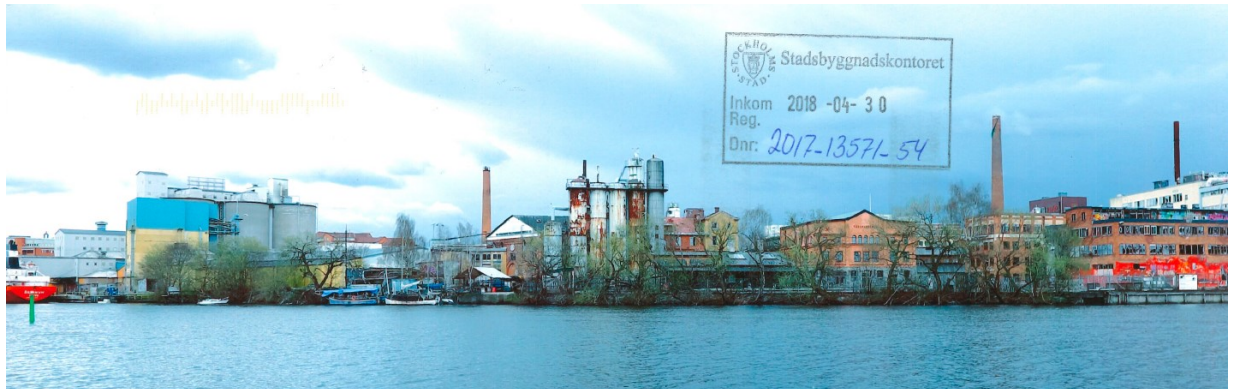
Boende på Reimersholmsgatan 41

Anser att byggnaderna på Lövholmen kommer att påverka de boende längst vattnet på Reimersholmssidan då det inte är långt mellan kajerna. Boende på Reimersholmssidan kommer att leva i skugga om husen på Lövholmen blir för höga.

Solstudie bör genomföras för årets samtliga månader utifrån den tänkta bebyggelsen. Det är också viktigt att boende på Reimersholme får vara med i diskussionerna och ges formell rätt att överklaga besluten.

Boende på Reimersholmsgatan 49

Har skickat in en bild över kajen vid Lövholmen utan några krav eller önskemål.



Bifogat fotografi från yttrandet

Boende på Reimersholmsgatan 71

Bebyggelsen bör inte innehålla byggnader som är högre än 12-15 våningar, då det annars kommer att avvika för mycket mot omgivande bebyggelse. Byggnaderna bör också trappa av på höjden utemot vattnet för att inte området skall uppfattas som en mur gentemot Södermalmssidan. Framför Färgfabriken och Smedjan bör vara en allmän öppen yta mot vattnet.

Det Beckerska huset bör definitivt bevaras och byggas om till skola som påtalats i utredningen. Idrottsanläggningar som det föreslagits i kv Tryckeriet 13 är det synnerligen angeläget att tillskapa, och beträffande befintlig fotbollsplan i Liljeholmsviken kan den kanske utökas (används idag av kanotklubb).

När det gäller fastigheten Lövholmen 15 bör Stockholms kommun helst förvärva denna fastighet så att ett kommunalt fastighetsbolag kan bebygga fastigheten med hyresrätter. Detta borde vara möjligt eftersom Cementa erhåller annan mark för att uppföra sin verksamhet på annat håll i Värtan. Om detta inte går att verkställa bör Stockholms kommun tillse att blandad bebyggelse (bostadsrätter och hyresrätter) uppförs i Lövholmen.

Boende på södra Reimersholme är de boende som är mest berörda av bebyggelsens utformning, varför dessa boende bör ges en möjlighet att yttra sig över kommande förslag.

Boende på Reimersholmsgatan 73

Anser att det är positivt att Lövholmen rustas upp men att den föreslagna förtätningen är orimlig.

- Byggnaderna är för höga men hänsyn till den smala Liljeholmsviken.
- Marken som vetter mot norr och vattnet framför entrén till Färgfabriken bör inte byggas igen. För att skapa dynamik i

den fysiska miljön bör Färgfabrikens byggnad vara synlig och ytan mot vattnet behållas öppen.

- Förutsättningar för att skapa förankring med de historiska byggnaderna och möjligheterna att tillvarata Färgfabrikens "framsida" (marken mellan själva byggnaden och vattnet) som en mötesplats missas helt. Viktigt att ta tillvara den möjligheten och inte bygga bort den vilket gjorts i nuvarande plan.

Boende på Schlytersvägen 20

Anser att det är synd förslaget inte innehåller en större blandning av industri och bostäder.

Boende på Sjöbjörnsvägen 72

Hoppas att

- området får behålla karaktären av både industri och kultur tillsammans med nya bostäder
- det inte enbart byggs bostäder utan också kommer att finnas arbetsplatser, så att det blir en levande miljö
- det inte blir för stort fokus på butiker med tanke på gallerian som redan finns i Liljeholmen
- det blir grönområden mellan husen så att det inte blir allt för stor belastning på området runt Trekanten
- planeringen görs med långsiktighet, dvs att både barn- och äldreperspektiv finns med i planering av skolor och äldreboende
- de gamla industribyggnaderna används för kultur så att många får tillgång till dem
- husen byggs med arkitektur som smälter in mellan Gröndal och Bergsundsstrand och Reimersholme
- höjden på husen hålls ner

Boende på Sjöbjörnsvägen 74

Anser att det bör vara ett publikt torg framför Färgfabriken ner mot vattnet där pendelbåtar kan lägga till och finnas ett promenadstråk för alla. Låt torget vara en allmän plats för möten och rekreation.

Boende på Svärslångsvägen 19a

Anser att majoriteten av grönområdena i strukturplanen ser ut att vara privata innergårdar. Grönområdena bör läggas mellan husen för en grönare stadsdel med offentliga rum. En av de få grönområdena i planen är anlagd på Lindengruppens mark, vilket rimmar illa med avsnittet där man framhåller att man ska respektera fastighetsgränserna, den marken används idag som varumottag,

sophantering och förråd för konsthallen och restaurangen på Färgfabriken, dvs för verksamheterna helt nödvändiga ändamål.

Boenden anser även att förslaget till de offentliga rummen längs vattnet är underdimensionerade. Det finns i planen ingen offentlig torgyta, lägg ett torg framför Färgfabriken vilken kan bli en naturlig mötesplats vid vattnet.

Skrivelse utan angiven adress 1

Bygg inte för Färgfabriken! Varför ska det vara ett höghus framför? Det vore bra att se vattnet och se fabriken från vattnet. Gör gärna de höga husen ljusa, inte mörka som i Årsta.

Skrivelse utan angiven adress 2

Önskar dels att:

- De gamla verkstäderna och industrilokalerna bevaras i så hög grad som möjligt för stadens kollektiva gemensamma minnes skull
- Den nya bebyggelsen och omgivningen kommer bestå av miljövänliga material
- Det kommer finnas funktionella grönområden i området för odling och för barn att leka i.
- Det planeras för ett långsiktigt miljötank med tanke på exempelvis ljuskällor (som påverkar djurlivet och pollinerande insekter negativt) och risken för vattenhöjning.

Skrivelse utan angiven adress 3

Är positiv till att det byggs innerstadskvarter, skola och parker samt promenadstråk längs vattnet. Det är även bra med den planerade generella hushöjden på 6-9 våningar.

Synpunkter inför fortsatt planering:

- De högsta byggnaderna bör ligga för sig närmast Liljeholmsbron vid kontor/konferenscenter. Om byggnaderna med tre våningar blir högre kanske några högre byggnader kan undvikas?
- Viktigt att strandpromenaden blir på kajen och inte på bekostnad av vattenspegeln som vid Bryggvägen.
- Även om planeringen är i ett tidigt skede ni måste utseende och variation i den kommande bebyggelsen att bevakas för att undvika känslan av miljonprogram. Förbjud platta tak samt färgerna grått vitt och svart, se till att alla hus har burspråk och varierande balkonger samt se till att varje kvarter alltid har ”torn” i alla fyra hörnen. Fönster ska vara

högre än bredden. Använd t.ex. St Eriksområdet nära Tekniska nämndhusets som inspiration.

- Skolbehovet underskattas generellt, det kan behövas mer än en skola för att undvika framtida brist på platser.

Boende på Torsbygatan 5

Förefaller ställa sig positiv till projektet.

Boende på Årgångsgatan 1

Undrar varför strukturen inte har gett plats åt ett stort torg som samlingsplats vid vattnet. Byggnaderna i förslaget ligger för nära kajen vilket innebär att det inte blir något utrymme för aktiviteter på kajerna. Området bör vara mindre instängt, ha fler öppna gårdar, lekplatserna och sociala mötesplatser.

Skrivelse utan angiven adress 4

Tycker det är viktigt att se till de värden som närvaron av konstnärer skapat i området, konstnärer som nu riskerar att bli utkastade. Med vilja från kommunen finns möjligheter för konstnärer att fortsatt verka i området. Utan en aktiv hållning blir konstnärerna ytterligare en gång en pusselbit i en struktur som enbart går ut på att gynna byggherrarna. Det vore tråkigt om stadsdelen blir ytterligare en segregerad stadsdel som till exempel närliggande Liljeholmskajen eller Luxområdet.

Skrivelse utan angiven adress 5

Anser att det behöver byggas en större skola än enbart högstadium. Just nu planeras Gröndalsskolan att rivas och ge plats till en större skola F-9. Eftersom det bygget är väldigt komplicerat så finns det en risk att rivningen inte går att förverkliga. Därför vore det klokt att reservera en plats för en större skola även på Lövholmen. Området är populärt för barnfamiljer.

Skrivelse utan angiven adress 6

Anser att planen har stor förbättringspotential. Framförallt handlar det om ett fokus som nu saknas, att bygga en social stadsdel som är till för människor i flera samhällsklasser och livsfaser.

- Det behövs en mix av upplåtelseformer i området och ett tydligt fokus på att en majoritet av de bostäder som byggs är hyresrätter med en rimlig hyresnivå, tex kombo-boenden och studentlägenheter. Byggaktörerna borde ha intresse av att inte bidra till och förknippas med segregation.
- Det behövs fler mötesplatser, det räcker inte med de två små parkerna som är planen föreslår. Ett eller fler torg behövs

- som bör utformas som en naturlig mötesplats. Färgfabriken bör stärkas, en idé är att skapa en park framför byggnaden ned mot vattnet. Det skulle stärka hela området.
- Det måste säkerställas så att det finns samlingslokaler för diverse föreningar osv för att bevara möjligheten och förutsättningen för lokalt demokratiskt engagemang och kulturverksamhet, vilket finns idag. Detta skulle kunna säkerställas genom lokaler/ytor som går att hyra utanför kontorstid. Det skulle öka trygghet och attraktiviteten.
 - Satsa på en miljövänlig stadsdel – möjlighet för byggföretagen att profilera sig? Kanske den första bilfria stadsdelen i Stockholm? Ta del de utredningar som Färgfabriken redan samlat kring hur Lövholmen kan utvecklas.

Skrivelse utan angiven adress 7

Området saknar ett torg/mötesplats. Ett torg bör förläggas mellan Färgfabriken och vattnet för att skapa en öppenhet och tillgång till vattnet.

Kajerna bör vara lika breda som vid Liljeholmskajen för att möjliggöra ett generöst gångstråk.

Skrivelse utan angiven adress 8

Anser att höjden på de högsta husen bör hållas nere för att samspela med omkringliggande nya och befintliga byggnader.

Den högstadieskola som nämns, som ska ge ny användning åt Beckers kontorshus, måste bli en realitet inom planområdet. Lokalbefolkningen kommer aldrig att acceptera att högstadieskolan förläggs utanför planområdet.

I ett kompletterande yttrande framförs följande synpunkter:

- Elever ska kunna finna skolplatser i sitt närområde. Den planerade skolan bör utökas och omdefinieras till en F-9 skola.
- I och med exploateringstillskottet ökar rekreationen runt sjön Trekanten dramatiskt i betydelse Inga ytterligare ingrepp för byggande i närmiljön runt Trekanten är rimliga!
- Alla de fyra historiska byggnaderna som nämns i start pm:et på mark ägd av Skanska bör bibehållas.
- I Färgfabriken bör inrättas en permanent utställning om Lövholmens historia.

Skrivelse utan angiven adress 9

Det unika läget med kaj vid Mälaren med närhet till innerstaden samt bra kommunikationer innebär att staden måste vara noga med vad som bygges här.

Det är viktigt att Lövholmen får bli en plats för musik och kultur, en plats där hela Stockholm kan samlas runt konserter, föreläsningar och föreställningar. Boenden tar Göteborgs Operan på ett exempel på en byggnad för inspiration.

Planeringen i de sydvästra förorterna de senaste åren svarat för tusentals bostäder, nu är det dags att också se till att annat viktigt ges plats. Kanske Ett ”Avicii Concert Hall”.

Byggherrar och staden bör ta sig en rejäl funderare på om de tillsammans kan låta uppföra och finansiera en byggnad som den ovan. Om staden har kunnat satsa på Nobelcenter och Tele2Arena (trots att Friends Arena fanns) så bör en konserthall på Lövholmen vara möjlig om viljan finns.

Skrivelse utan angiven adress 10

Anser att större hänsyn bör tas till barnen och att det är på tok för små förskolgårdar. Boverkets rekommendationer bör följas.

Skrivelse utan angiven adress 11

Anser att det är bra att det planeras en ny skola/förskola, bostäder samt att vissa kulturhistoriska byggnader bevaras. Framför följande synpunkter:

- Behovet av skola/förskola är enormt och måste tillgodoses.
- En mix av hyresrätter och bostadsrätter eftersöks. Hyresrätterna bör ha en rimlig/låg hyresnivå för en normal/låginkomsttagare samt äldre och studenter. Byggföretag borde inte vilja bidra till att bygga ett segregerat område. Ett av de stora värdena i området nu är att det finns goda möjligheter för konstnärer, studenter m.fl.
- Säkerställ att det byggs en eller flera matbutiker, det ska finnas alternativ som passar alla plånböcker.
- Skapa fler mötesplatser än det som föreslås. Kvarteret framför Färgfabriken borde utgå till förmån för ett torg vid vattnet och att vackra Färgfabriken syns från vattnet.
- Idag är Lövholmen en hub för den kreativa näringen. Ateljéer, klubbar, pop-upbutiker och utställningar kan uppstå för att det finns lokaler man kan använda. Det är viktigt att bevara den möjligheten.

- Satsa på en hållbar stadsdel. Kanske den första bilfria stadsdelen i Stockholm? Ett incitament för byggföretagen att profilera sig.

Skrivelse utan angiven adress 12

Det är viktigt att butiker, restauranger, cafeer osv ligger samlade på en och samma plats och inte utspridda för att få ett stråk med Misstaget görs ofta att lokalerna sprids ut, då händer det ingenting.

Skrivelse utan angiven adress 13

Är positiv bland annat till att staden utvidgas och till blandade funktioner i området men har följande synpunkter.

Området är dåligt integrerat med omkringliggande gatunät.

Förutsättningarna för naturliga flöden in i området blir dåliga, med aktuellt förslag blir det onödiga svängar för att ta sig in i området. Det är ganska få gator som leder fram till området, just därför är det extra viktigt att ta tillvara de möjligheter som finns. Lövholmsvägen som kommer söderifrån (från Grenljusbacken) mynnar i förslaget ut i en T- korsning där Lövholmsvägen och Gröndalsvägen möts. Vägen borde istället förlängas in i området för att skapa bättre flöde till området.

Gatornas utformning kan skapa osäkerheter och konflikter

Gatornas utformning är varierande och komplex. Den lekgata som föreslås låter inte som innerstadsmiljö. Barnens lektyta bör vara tydligt definierad och inte vara hänvisad till gatumiljö. Man ser en oro i att gaturummen blir privatiserade med hänvisning till texten att de boende får ”ta hand om delar av gaturummen” (sid 51). Gator ska vara allmänna. Anser vidare att lekgatorna med bostadskantzoner nästan påminner mer om modernistisk förortsplanering än om en urban stadsstruktur. Staden och byggaktörerna kunna satsa på att ge kulturarbetarna i området en möjlighet att vara kvar i området. Konstnärer skulle kunna få ta del av lokaler i bottenvåningarna. Innergårdarna bör inte vara semiprivata som det anges utan helt privata för de boende. Det är bra med en tydlig uppdelning mellan privat och offentlig mark.

Skrivelse utan angiven adress 14

Det är av stor vikt att Staden tänker igenom trafiksituationen i hela Gröndal. Det har under de senaste åren byggts många nya bostäder i området varför trafiken har ökat. Med 2000 nya bostäder i Lövholmen blir det väldigt mycket trafik, detta utan att infrastrukturen för transporter har förändrats nämnvärt.

Redan idag har tvärbanan och annan trafik framkomlighetsproblem. Ökad trafik innebär problem med buller och avgaser nära bostäder, skolor och förskolor. Frågor som bör besvaras är om det är rimligt att en så stor andel av trafiken genom Gröndal är genomfartstrafik för trafikanter som ska till eller från Essingeleden.

Skrivelse utan angiven adress 15

Det är inte hållbart med förskolgårdar på 5 kvm/barn och att förskolorna ska schemalägga vistelse i de allmänna parkerna. Boverket rekommenderar 40 kvm/barn för att det inte ska innebära en hälsorisk. Man hoppas att Staden tar hänsyn till barnen som ju är vår framtid (och inte bara byggbolagens girighet) när området planeras.

Skrivelse utan angiven adress 16

Har följande synpunkter på strukturförslaget.

- Mot bakgrund av det växande intresset för motion och hälsa är det angeläget att möjligheterna för promenader, löpträning och cykling tillgodoses i samband med det stora bostadsbyggandet i de här delarna av Stockholm.
- Den planerade bebyggelsen i Lövholmens utbyggnadsområde riskerar att negativt påverka det fria friluftslivet och rekreativmiljön på Reimersholme. Mitt emot det 16 vån höga tornet i norra delen av planen finns idag en populär sol- och badplats. Hela stråket används för promenader, löpning, cykling, pick-nick och fest. Tornet kommer att kasta skuggor över badplatsen och kommer att påtagligt påverka rekreativmiljön i området. En bebyggelsehöjd på 4-5 vån närmast kajen skulle upplevas som mer människovänlig.
- Trafiken på den smala farleden mellan Reimersholme och Lövholmen ökar. Samtidigt badar och leker här både vuxna och barn. Att i det läget bygga ut kajen så att vattenytan minskar kan öka både olycksrisker och olägenheter.
- Lövholmens kulturmiljö upplevs främst från vattnet och Reimersholme. Låt Färgfabriken synas och anlägg en park fram till kajen som även blir en vattenentré till stadsdelen.
- Trafiken i Lövholmen: Både framkomligheten och tryggheten försämras med trafikintegration i stadsmiljö. Biltrafiken bör därför separeras från gågator, cykelbanor och barnens lekplatser. Cykeltrafik bör ha egna banor och alltså separeras från gångtrafik.

Skrivelse utan angiven adress 17

Tycker det vore trevligt om gräsytan som ligger vid vattnet mellan planområdet och Gröndal kunde utvecklas, till en anlagd park eller liknande. Det vore också trevligt med en badplats. I övrigt en bra plan som kommer att lyfta närområdet med sina slutna kvarter och varierad höjd. Det vore bra om utvecklingen kunde börja snart, särskilt den del som inte omfattas av Cementa.

Skrivelse utan angiven adress 18

- Respektera strandskyddet och bygg ej närmare än 100 meter från strandlinjen.
- Bygg ej några punkthus ha en homogen höjd på husen.

Skrivelse utan angiven adress 19

Var på utställningen för det tidiga samrådet och är kritisk till processen och mot förslaget till strukturplan, att:

- Det inte fanns en modell att titta på när det gäller ett så stort projekt.
- Byggnaderna är allt för höga och kommer kraftigt att försämra kvaliteten för de boende på Reimersholme.
- Strukturplanen tar vattenspegeln i anspråk – exploatörer borde inte få ta vatten från stockholmarna.

Skrivelse utan angiven adress 20

Tycker att staden bör ta inspiration från Steam Hotel i Västerås (byggnaden är ett över hundra år gammalt ångkraft vilket har renoverats varsamt och idag är ett hotell).

Skrivelse utan angiven adress 21

Tycker det är positivt att det finns en avsikt att i viss mån försöka ta till vara områdets historiska värden.

- Cementas stora silor en iögonfallande byggnad på området och ett viktigt inslag i industrilandskapet. De nya husen som ska byggas skulle kunna ha silorna som förlaga.
- Kolsyrefabriken är en vacker tegelbyggnad av ett slag som aldrig kommer att byggas framöver. Det skulle vara bra med ett avbrott i de nya husfasaderna, och kolsyrefabrikens säregna yttre med sina silor skulle utgöra ett intressant blickfång. En konstnär skulle kunna få i uppgift att utforma ett konstverk med gasbehållarna som inspiration.
- Det finns en lång tradition av att människor bor ombord på olika skutor längs stadens kajer. Det finns en möjlighet att längs en bit av kajen anlägga kajplatser för boende på äldre båtar. Att få en del av det flytande kulturarvet till Lövholmen skulle dels påminna om områdets historia som

utskeppningskaj, och utgöra en pendang till det gamla trädbåtsvarvet Skeppsmyrans i Skithusviken (viken väster om Lövholmen).

- Byggnadshöjderna i området är för höga. Det ökar blåsten i området och det rimmar det illa med hushöjden vid exempelvis närbelägen bebyggelse i Gröndal. De flesta av husen borde ha takåsar och inte platta tak. Platta tak ger en tråkig och rätvinklig stadsbild, samtidigt som det är underlägset ur ett byggnadstekniskt perspektiv. Ett bra exempel på en kompromiss är det nybyggda området runt Filmstaden i Råsunda, Solna.

Skrivelse utan angiven adress 22

Har synpunkter på förskolytorna och de kommande bostäderna:

- Förskolytorna måste öka rejält för att närma sig Boverkets rekommendation på 40 kvm/barn. Det är svårt för förskolepersonal att gå iväg med barnen varje dag till en större lekplats.
- Det bör byggas lägenheter med inhägnade innergårdar, större lägenheter med terrasser mot vattnet samt kvarter med övernattningslägenheter.

Skrivelse utan angiven adress 23

Är positiv till att området ska utvecklas men har synpunkter på de höga byggnaderna i området. Höghusen kommer att påverka stadsbilden negativt och de kommer att skugga den nya strandpromenaden. På vintern kommer solen knappt över husen i Nybohov.

Boende på Boktryckarvägen 24

Ett medborgarförslag som inkommit till stadsdelsförvaltningen som vidarebefordrat detta till stadsbyggnadskontoret. Förslaget innebär att bevara kolsyrefabrikens rostiga "skorstenar". Istället för att som brukligt är ersätta med ny konst finns här den verkliga konsten och historien som är så viktig att få ha kvar till kommande generation, att då ha kvar en del av dessa som ett landmärke skulle vara ett sätt att sätta Lövholmen på kartan.

Skrivelse utan angiven adress 25

Framför att kajerna i området inte ska tas bort utan låt de bli levande genom att göra plats för fler kulturhistoriskt intressanta fartyg. Stockholms kajer och dess fartyg utgör en levande del av stadsbilden och berättar om den tid då sjöfarten var navet i Stockholms handel. Tyvärr har inga nya områden som byggts längs vattnet tagit vara på detta utan kajerna har istället rivits och ersatts av kala promenadstråk med försök till utsmyckning som på sin höjd används varma dagar sommartid. Ser istället fram emot en kajsträcka från Cementakajen och

vidare längs Lövholmen som är full av fartyg och som därigenom sjuder av liv året runt.

Skrivelse utan angiven adress 26

Ett medborgarförslag som inkommit till stadsdelsförvaltningen som vidarebefordrat detta till stadsbyggnadskontoret. Förslaget innebär att det byggs ett Nobelhus på Lövholmen. Ett Nobelhus på Lövholmen blir en plats lätt tillgänglig för alla som är intresserade av vetenskap samtidigt som huset skulle bli ett nytt ”nav” för hela staden, Sverige och världen.

Skrivelse utan angiven adress 27

Framför att de gamla industrilokalerna har låtits förfalla med tiden och området har drabbats av skadegörelse och klotter, vilket har fått många att börja ogilla platsen och tyvärr även byggnaderna. Menar att man istället för att riva, ska restaurera det som finns kvar, och nyttja den ikoniska arkitekturen man finner i äldre industriområden, och integrera byggnaderna i området på ett bättre sätt. Gör om byggnaderna till bostäder, det finns det goda möjligheter till även om det kanske är lättare att bara riva och bygga nytt, men riv dem inte! Delar Stadsmuseets mening om att byggnaderna har ett viktigt kulturhistoriskt värde. Det finns en enastående strukturell integritet i kanske framförallt de röda tegelbyggnaderna som står på området, men även i de kringliggande byggnaderna då de samspelar på ett väldigt speciellt vis.

Skrivelse utan angiven adress 28

Undrar varför flera fantastiska industribyggnader tillåts rivas bl.a. Spredfabriken samt Nitrolackfabriken. Båda byggnaderna kan renoveras och återanvändas som bostäder, kontor, eller bibliotek.

Ifrågasätter varför man tillåter att industrikulturarvet tas bort efter alla rivningar som redan gjorts i Stockholm. Tvärtom borde det lilla som finns kvar försvaras och användas för förstärkning av Stockholms industrihistoriska identitet. Vidare ifrågasätts hur Stockholm stad tänker ersätta det kulturliv som kommer att försvinna från Lövholmen. Vart ska de 400 konstnärer som arbetar där ta vägen? Varför inte använda deras potential att göra stadslivet mer levande, fler lokaler för publika verksamhet som teater, unga designers butiker, konstgallerier, m.m. Stockholm stad borde stödja och inkludera de konstnärliga krafter som finns i samhället och inte exkludera dem från stadsplanering.

Pia Ölvebro

planchef